This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

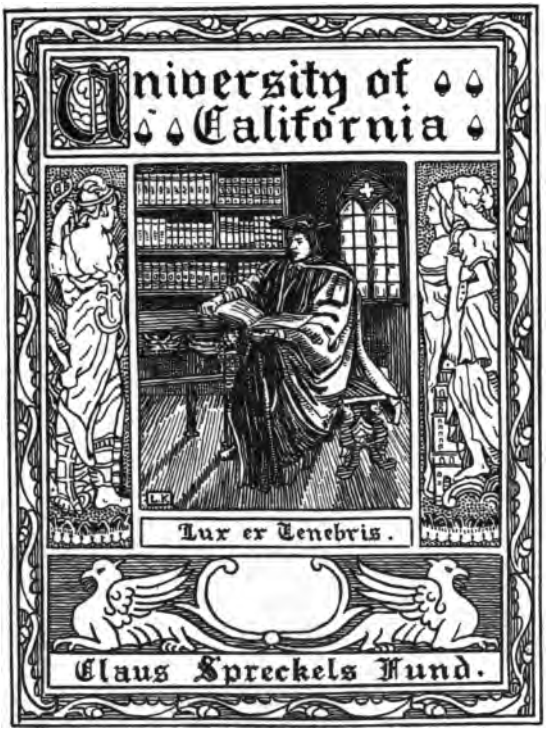
Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HE
1830
H6

UC-NRLF
$B 39 121

YC 25621

Digitized by Google


University of California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

Digitized by Google

Digitized by Google

Das

Wagenübereinkommen

des

Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen

und

seine wirtschaftliche Bedeutung

von

Dr. Max Höltzel.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Berlin.
Verlag von Julius Springer.
1900.

Digitized by Google

HE1830
.H6

SPRECKELS

K. Hofbuchdruckerei Carl Liebich, Stuttgart.

Digitized by Google

HERRN

STAATSRAT V. BALZ

PRÄSIDENT DER GENERALDIREKTION

DER KÖNIGL. WÜRTTEMBERGISCHEN STAATSEISENBAHNEN

IN DANKBARKEIT GEWIDMET

VOM VERFASSER.

193837

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalt.

		Seite
Einleitung		1—3
Abschnitt I.	Die verschiedenen Systeme des Wagenaustauschs	4—23
„ II.	Die rechtliche Natur der Wagenmiete	24—41
„ III.	Die Entwicklung des Vereins-Wagenübereinkommens	42—73
„ IV.	Die Berechnung der Wagenmiete	74—95
„ V.	Der Ausgleich der Leistungen	96—121
„ VI.	Der Einfluss des Vereinswagenübereinkommens auf die Wagenausnützung und den Wagenmangel	122—151
Litteratur		153—154

Digitized by Google

Digitized by Google

Abkürzungen.

V. W. U. =	Übereinkommen betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereinswagenübereinkommen.)
V. d. E. V. =	Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Ztg. des V. d. E. V. =	Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Organ des Vereins. Berlin.
Röll =	Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Dr. Viktor Röll, Wien.
R. D. I. =	Revue de droit international et de législation comparée. Bruxelles.
J. D. I. P. =	Revue générale de droit international public. Paris.

Digitized by Google

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Einleitung.

Der heutige Weltverkehr strebt in vielen Materien eine international gleiche Ordnung der Rechtsfragen an, namentlich im Gebiete des Handels- und Wechselrechts. Besonders geeignet für eine universelle Behandlung ist das Recht der modernen Verkehrsanstalten, weil sich hier Differenzierungen am störendsten und am fühlbarsten zeigen. Einen sehr beachtenswerten Markstein in der Entwicklung bildet das grosse internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Das dadurch geschaffene internationale Verkehrsrecht ist zwar nur eine Etappe in der allgemeinen Rechtsentwicklung, und wieder ein verschwindend kleiner Punkt des Verkehrsrechts ist der Gegenstand, dem die folgenden Ausführungen gewidmet sein sollen. Es sind dies die vertrags- und vermögensrechtlichen Beziehungen, die durch den gegenseitigen Übergang der Eisenbahnwagen zwischen deren Eigentümern entstehen, und die ihren Ausdruck in den sog. Wagenregulativen oder Wagenübereinkommen finden. [1])

Schon lange vor dem erwähnten internationalen Frachtübereinkommen (nämlich 1877) wurde ein internationaler Verband gegründet zum gegenseitigen Austausch der Wagen, dem von Anfang an deutsche, österreich-ungarische, schwei-

[1]) Es handelt sich in dieser Arbeit nicht um die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Siehe dazu Meili, Internationale Eisenbahnverträge und speziell die Berner Konvention über das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Hamburg 1887) S. 29 u. ff.

Digitized by Google

zerische, belgische, französische, luxemburgische, holländische, rumänische und russische Eisenbahnen angehörten.

Diese Regulative und Übereinkommen sind von den Juristen fast ganz unbeachtet geblieben und selbst in den Kreisen der Eisenbahnfachleute zum grossen Teil nur oberflächlich bekannt und gewürdigt worden, obgleich der gegenseitige Wagenaustausch und die daraus hervorgehende Benutzung fremder Wagen eine der allerwichtigsten Fragen des Eisenbahnbetriebs darstellt. Es liegen zwar eine Reihe von Arbeiten über den Gegenstand vor, doch befassen sich diese fast ausschliesslich mit der betriebstechnischen Seite der Frage, wogegen eine kritische Behandlung der Regeln und Vorschriften, auf deren Basis sich der Wagenaustausch vollzieht, bis jetzt immer noch fehlt. Und doch darf man nicht vergessen, dass gerade diesen reglementarischen Vorschriften ein ganz wesentlicher, ja der grösste Einfluss auf die Höhe der Entschädigungen zukommt, die für Wagenmiete gezahlt werden müssen, und dass diese Summen heute eine recht beträchtliche Höhe erreichen, die beginnt, die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen auf sich zu ziehen. Leider beschränkt sich die Aufmerksamkeit häufig genug darauf, diese Summen möglichst herunterzudrücken, ohne zu bedenken, dass dadurch direkt auf den Wagenumlauf und die Wagenbenützung zurückgewirkt wird.

Neben dem Einfluss des V. W. U.[1]) darf man freilich auch den grossen Einfluss nicht ausser Acht lassen, der einer zweckmässigen Betriebsführung und Fahrplangestaltung, den modernen Bedürfnissen entsprechende Ladeeinrichtungen, Güterschuppen, Gleiseanlagen u. s. w. auf

[1]) Der ursprünglich für diese Vereinbarungen gebräuchliche Titel Vereinswagenregulativ wurde 1887 in Vereinswagenübereinkommen geändert und 1897 ist dann die abgekürzte amtliche Bezeichnung V. W. U. eingeführt worden. Ich wende diese Abkürzung hier und im folgenden ebenfalls an.

Digitized by Google

eine rationelle Wagenausnützung zukommt. Der Wert solcher Massnahmen zur Regelung und Beschleunigung des Wagenumlaufs und zur Verminderung der Wagennot soll auch durchaus nicht unterschätzt werden; aber alle diese Massnahmen zielen auf das einzelne Fahrzeug ab und vermögen den Kernpunkt der ganzen Frage nicht zu treffen: dies ist jene in dem V. W. U. begründete Ursache, welche die ausserordentlich grosse Zahl der Leerläufe und den langsamen Wagenumlauf geradezu bedingen.

Diese Lücke auszufüllen und die eben angedeuteten Mängel des Wagenübereinkommens bloszulegen, soll in den folgenden Ausführungen versucht werden.

Digitized by Google

I.

Die verschiedenen Systeme des Wagenaustausches.

Bei dem Übergang der Eisenbahnwagen von einer Bahn zur andern waren verschiedene Umstände zu berücksichtigen und die Übergangsbedingungen darnach zu regeln. Ich erinnere an die Beschaffenheit der Wagen, die Rechte und Pflichten der Eigentumsbahnen und der benützenden Bahnen, die Bestimmungen für den Lauf auf diesen fremden Bahnen, Festsetzung der dafür zu leistenden Entschädigungen und anderes mehr. Die vereinbarten Bestimmungen wurden in besonderen Verträgen zusammengefasst, bei deren Zusammensetzung zwei Faktoren von wesentlichem Einfluss waren. Es ist dies einerseits der Druck der Notwendigkeit, den Übergang der Wagen von oder auf fremde Bahnen zu dulden und andererseits die Art der Beziehungen der kontrahierenden Bahnen oder Bahngruppen zu einander.

Die Notwendigkeit, den Wagenübergang und Wagenaustausch zu gestatten, äussert sich in diesen Vereinbarungen deutlich in der fast völligen Übereinstimmung, die sie in einzelnen Punkten zeigen. Andererseits herrscht die weitgehendste Differenzierung. Die ersteren sind die Bedingungen, unter welchen der Übergang der Wagen gestattet ist, während die letzteren die für fremde Wagen zu zahlenden Mieteentschädigungen betreffen.

Digitized by Google

Die Aufstellung solcher Vereinbarungen erfolgte in der Reihenfolge der Eröffnung der Bahnen von Fall zu Fall, also, wenigstens im Anfang, für jede einzelne Übergangsstation besonders. Da eigene Erfahrungen nicht vorlagen, schloss man sich gerne an Vorgänge bei andern Bahnen an. Wenn auch deren Zahl nicht eben gross war, so ergab die Notwendigkeit, dabei mit verschiedenen Bahnverwaltungen paktieren zu müssen, doch wieder von einander abweichende Bestimmungen für die verschiedenen Übergangsstationen derselben Bahnverwaltung. Der schon vorher bestehenden Bahn musste bei der Aufstellung der Bestimmungen naturgemäss der grösste Einfluss zufallen. Auf diese Weise entstanden eine Reihe von Wagenübereinkommen, welche, trotzdem sie denselben Gegenstand betrafen, doch eine recht bunte Mannigfaltigkeit aufwiesen, die immer unbequemer wurde, je mehr der Verkehr zunahm und nach einheitlichen Normen drängte.

Die notwendige Vereinheitlichung wurde herbeigeführt oder wenigstens begünstigt durch die Vereinigung grösserer Bahnkomplexe in einer Hand. Durch Verdrängung und Aufsaugung bestehender Systeme gelang es im Verlaufe dieser Besitzzentralisierung einer kleinen Anzahl von Übereinkommen, ihren Geltungsbereich auf grössere Verkehrsgruppen auszudehnen. So kamen Vereinbarungen zu stande, die für eine grössere Zahl von Bahnen gemeinsame und verpflichtende Geltung bekamen, und bei denen die lokalen Bedürfnisse mehr und mehr den Bedürfnissen der grösseren Gesamtheit nachstehen und sich unterordnen mussten.

Diese Entwicklung fand zunächst ihre natürlichen Grenzen an den Verkehrs- und politischen Grenzen der Länder. Da aber der Verkehr vor Grenzpfählen nicht Halt macht, dehnten einzelne Übereinkommen ihren Machtbereich auch auf die Bahnen der Nachbarländer aus, wie dies namentlich bei dem nachher zu schildernden deutschen

Digitized by Google

System der Fall ist, um auch dort ihre Arbeit der Vereinheitlichung fortzusetzen. Heute bestehen so nur noch eine kleine Anzahl von Übereinkommen, die für die verschiedenen Länder und Verkehrsbeziehungen typisch geworden sind und zu fast allgemeiner Geltung gelangten, ohne jedoch Sonderabmachungen zwischen Nachbarverwaltungen auszuschliessen, soweit solche Erleichterungen des Wagenverkehrs bezwecken Wenn daher von dem Geltungsbereich der verschiedenen Systeme die Rede ist, darf dieser nicht so verstanden werden, dass sie innerhalb ihres Bereiches in allen Fällen und unbedingte Geltung hätten. Im Gegenteil schliesst jedes der bestehenden Systeme noch eine Reihe von Abweichungen und Sonderabmachungen in sich ein, die jedoch an der prinzipiellen Stellung der betreffenden Vereinbarungen nichts ändern sondern in der Regel nur eine geringe Abweichung in der zu zahlenden Mieteentschädigung betreffen.

Bei den Bahnen Europas lassen sich so, wenn man von den Ländern der pyrenäischen Halbinsel und Skandinaviens absieht [1]), vier grosse Wagenbenützungssysteme unterscheiden, die sowohl ihrem Geltungsbereich nach, wie auch hinsichtlich ihrer Art, sich scharf von einander abgrenzen und deshalb mit ziemlicher Berechtigung gerade nach den Ländern, wo sie in Geltung sind, benannt werden können.

Diese vier grossen und typischen Systeme sind nach der Arbeit des belgischen Ingenieurs *Charles Hanrez* folgende: [3]

1) das russische System mit einem Geltungsbereich von . . . . . 41572 km [2])
2) das englische System mit einem Geltungsbereich von . . . . . 33648 „

[1]) die Eisenbahnen Griechenlands haben bislang noch keine Schienenverbindung mit dem übrigen Europa.

[2]) Am 1. Januar 1897.

Digitized by Google

3) das französische System mit einem Geltungsbereich von . . . . . 40200 km
4) das deutsche System mit einem Geltungsbereich von . . . . . 81000 „ rund.

Das charakteristische Merkmal der verschiedenen Systeme bildet die Art der Berechnung der Wagenmiete und zwar wird

nach dem deutschen System
Lauf- und Zeitmiete berechnet, gleichviel ob die Fahrzeuge beladen sind oder nicht;

nach dem französischen System
nur Laufmiete, ebenfalls ohne Rücksicht, ob die Wagen leer oder beladen sind; ebenso wird

nach dem englischen System
nur Laufmiete berechnet, jedoch mit prinzipieller Beschränkung auf Wagen in beladenem Zustand, während

nach dem russischen System
für gewöhnlich keinerlei Entschädigung gewährt wird und nur ein Ausgleich in natura stattfindet.

Diese vier verschiedenen Systeme sollen nach ihren charakteristischen Formen und Bestimmungen im Folgenden kurz besprochen werden.

1) Das russische System. [1])

Das seit 1889 für sämtliche russischen Bahnen geltende Reglement kennt gar keine Mietevergütung seitens der benützenden Bahn, soweit die Wagen nicht zu besonderen Zwecken beschafft oder zu dienen bestimmt sind. Die Übernahme und die Rückgabe der Wagen erfolgt

[1]) Vergl. dazu auch: A. Krüger, Die Gruppen- und die Generalkonferenz der russischen Eisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 284 u. ff.; ebenso Schultz Niborn, Neuere Gestaltung des Eisenbahnwesens und Tarifreform in Russland. Archiv f. Eisenbahnwesen 1892 S. 240 u. ff.

Digitized by Google

gegenseitig in gleichem Umfang, wobei leere und beladene, bedeckte und offene Wagen in ein gewisses Verhältnis zu einander gesetzt sind, um bei dem Mangel oder Überfluss der einen Kategorie von Wagen ihre Ausgleichung zu ermöglichen. Jede Bahn hat die Pflicht, die fremden Wagen genau wie die eigenen zu behandeln und dem gegenüber auch das Recht, sie ebenso ohne jede Einschränkung zu benützen.

Der Wagenaustausch selbst geschieht in 3 Arten und zwar:

a) durch natürlichen Wagenaustausch **ohne** Rückgabefristen, Wagen gegen Wagen;
b) durch natürlichen Wagenaustausch **mit** Rückgabefristen und
c) durch Übergabe und Übernahme in beladenem Zustande **mit** Rückgabefristen. [2]

Die erste Art des natürlichen Wagenaustausches ohne Rückgabefristen bildet jedoch die Regel und erfolgt ohne jede gegenseitige Vergütung; die beiden andern Arten finden nur ausnahmsweise für Spezialwagen Anwendung. Die Übergabe unterscheidet scharf zwischen gedeckten und offenen Wagen, wobei offene Wagen, die mit Kohlen oder Mineralien beladen sind, gleichfalls für gedeckte Wagen gezählt werden. Bei einem Überschuss an gedeckten Wagen können dieselben auch gegen offene ausgetauscht werden, wobei 1 gedeckter = 4 offenen Wagen gerechnet wird.

Bei diesem System der Wagenverwendung, das jede Rückleitung zur Heimat nach erfolgter Entladung — als solche — ausschliesst, werden die Wagen der verschiedenen Verwaltungen schliesslich in alle Richtungen zerstreut und daher verstreichen oft grosse Zeiträume, bis sie ihren Eigentumsbahnen wieder zugeführt werden. Deswegen ist zu periodisch wiederkehrenden Zeiten eine unbedingte Rückleitung der Wagen — beladen oder leer —

Digitized by Google

in den Bereich ihrer Eigentümer vorgeschrieben. Diese Rücksendung hat zu Prüfungszwecken alle 2 Jahre zu erfolgen, und die Bahnen haben Vorsorge zu treffen, dass die einzelnen Wagen zu den betreffenden Zeiten in entsprechender Weise ihrer Heimat zugeführt werden, immer auf Grund des natürlichen Wagenaustausches. Ausserdem haben aber die Wageneigentümer das Recht, bei aussergewöhnlichen Anlässen die Rückleitung ihrer Wagen, auch ausser dieser pflichtmässigen periodischen Rückkehr, früher und ausser der Reihe zu verlangen. Dieses Verlangen geschieht durch Vermittlung des Leiters des Vereins russischer Eisenbahnen. In solchem Falle haben jedoch die Eigentumsverwaltungen den transportierenden Verwaltungen eine Entschädigung zu leisten, also umgekehrt wie bei der Wagenmiete. Diese Entschädigung richtet sich nach der Länge des von den Wagen in leerem Zustand zurückgelegten Weges und beträgt 2 Kopeken (6 cts.) pro Werst und Achse. Die transportierenden Verwaltungen dagegen haben bei vorkommenden Fristüberschreitungen — für je 60 Werst ist eine Lauffrist von 1 Tag gewährt — eine Verzögerungsgebühr von 50 Kopeken pro Wagen und Tag zu entrichten. Jeder Wagen, der in einem Zeitraum von 1 Jahr nach Ablauf der zweijährigen Ausbleibefrist noch nicht in seine Heimat zurückgekommen ist, ist der Vereinsleitung bekannt zu geben, welche die weiteren Nachforschungen nach seinem Verbleib anzustellen hat.

Alle 2 Jahre, zu einem vorher genau bestimmten Zeitpunkt, erfolgt ausserdem eine Bestandsaufnahme, auf Grund welcher die Bahnen eventuell zu einer Inventarergänzung verhalten werden, soweit dies nötig ist.

Bei den nach den Bestimmungen unter c zum Austausch kommenden Spezialwagen hat die Rückleitung genau über die Linie des Hinwegs zu erfolgen, und es ist für solche Wagen eine Lauffrist von 1 Tag für je 120 Werst

Digitized by Google

(128,04 km) zugestanden, wozu noch ein weiterer Tag kommt für den durch Übernahme und Rückgabe von einer Bahn zur andern entstehenden Aufenthalt. Ausserdem wird 1 Tag Entladefrist gewährt für die Bestimmungsstation und 2 Tage im Falle der Rückbeladung. In mehreren im Reglement besonders bezeichneten Fällen kann die Benützungsfrist noch weiter verlängert werden. Nur bei Überschreitung der Benützungsfristen ist für solche Wagen (unter c) eine Entschädigung zu vergüten und zwar eine Verzögerungsgebühr von 3 Rubel (9 Frs.) pro Wagen und Tag. Für die nach den Bestimmungen unter b verkehrenden Wagen, für welche eine Miete nicht vergütet wird, beträgt die Verzögerungsgebühr nur die Hälfte.

Dieses System des natürlichen Wagenaustausches ist nicht nur das einfachste sondern auch theoretisch das vollkommenste und am meisten zweckentsprechende. Es gestattet die denkbar weitgehendste Ausnützung des rollenden Materials und ist am ehesten geeignet, die überflüssigen Leerläufe der Wagen auf das unumgänglich notwendige Mass herunterzudrücken. Es setzt aber bei den beteiligten Bahnen eine gewisse Interessengleichheit voraus, die in solchem Umfang nur möglich ist bei Bahnen im Besitz und Betrieb derselben Verwaltung, oder wenn ein höherer Einfluss über die Klippen der Interessengegensätze hinwegzuhelfen vermag.

2) Das englische System. [1]

Ein besonderer Vorteil des englischen Eisenbahnwesens liegt in der prinzipiellen Zentralisierung aller Abrechnungsgeschäfte. So sind auch alle mit dem Zweig des gegenseitigen Wagenaustausches verknüpften oder durch ihn bedingten Geschäfte, vom Wagenaufschreiben auf den Stationen bis zur Abrechnung und Ausgleichung der Guthaben und Schuldposten, in einer Stelle vereinigt, dem

Digitized by Google

railway clearing house in London, dem alle englischen Eisenbahngesellschaften angehören.

Dieses *Clearing House* hat ein Reglement aufgestellt *„Mileage and Demurrage regulations of the Railway Clearing House"*, das alle auf den gegenseitigen Wagenaustausch Bezug habenden Bestimmungen und Angaben umfasst. Darnach ist die Abrechnung, ja selbst die Wagennotierung, Rapportierung etc. nicht Sache der einzelnen Verwaltungen, sondern wird durch eigene Beamte des Clearing House besorgt, die auf den Ubergangsstationen aufgestellt, demselben die nötigen Belege zu den Abrechnungen liefern. Nur auf Übergangsstationen von geringerer Bedeutung werden diese Geschäfte von den Verwaltungen selbst besorgt.

Dieses Reglement unterscheidet bei den zu entrichtenden Entschädigungen nach der Gattung der Züge (hinsichtlich ihrer Fahrgeschwindigkeit), in welchen die Fahrzeuge zu laufen bestimmt sind, also zwischen Personen- und Frachtzügen und stellt ausserdem einen genau nach der Art der Fahrzeuge abgestuften Werttarif auf, der bei der Berechnung der Mietbeträge zur Anwendung kommt. Grundsätzlich gewährt es nur eine Entschädigung für beladene Wagen und kennt keine Zeitmiete sondern nur eine Laufmiete.

Dieselbe beträgt pro Kilometer:

4,85 centimes für alle Personen- und Familienwagen I. Klasse und

3,24 „ für Personenwagen II. und III. Klasse, sowie Pferdestall-, Milch- und bedeckte Viehwagen, Fourgons für Wertgegenstände und alle andern in Personenzügen laufenden Wagen.

Für Leihwagen ist pro Tag zu vergüten:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
12,50 Frs.	9,37 Frs.	6,25 Frs. pro Wagen.

Digitized by Google

Die Laufmiete für Güterwagen ist verschieden je nach dem Zweck ihrer Verwendung, offen oder gedeckt, der Grösse ihrer Bodenfläche — die Grenze bildet 3,44 qm — und nimmt ab mit der steigenden Entfernung. Ihre äussersten Grenzen sind

4,31 — 0,97 centimes pro Kilometer
für Wagen mit weniger als 15 Tonnen Ladegewicht, bezw.
0,999 centimes für Wagen bis zu 30 Tonnen Ladegewicht.

Für leere Wagen aller Art, auch Personenwagen, ebenso für Postwagen, für Güterwagen mit einer Belastung von weniger als 1 Tonne, für Wagen mit Kohlen, Roherzen, Kalk u. s. w. oder zertrümmerten Wagen beladen, sowie für Bremswagen in Kohlenzügen, wird keinerlei Miete vergütet ebenso auch keine Verzögerungsgebühr. Die Sätze für Leihwagen betragen wie bei den Personenwagen 6,25—12,50 Frs. pro Wagen und Tag je nach der Art des Wagens. Für beladen rückkehrende Wagen ist eine Entschädigung nur dann zu vergüten, wenn der Rückweg nicht über die Linie des Hinwegs erfolgt und auch dann nur für die auf dem Hinweg nicht passierte Strecke.

Der Rückweg soll womöglich über den Hinweg erfolgen; Personenwagen können jedoch auf allen Übergangsstationen zurückgegeben werden. Die Weitersendung der Pferdestall-, Milch- und aller Güterwagen, auch nach einer neuen Bestimmungsstation und mit Umkartierung ist gestattet, wenn die weitersendende Station dem Clearing House davon Mitteilung macht; andernfalls wird die Weitersendung als Ablenkung angesehen.

Die Benutzungsfristen [4, Band VII] setzen sich zusammen aus Lauf- und Ladefristen; sie unterscheiden jedoch nach Zwischenbahn und Empfangsbahn. Ersteren wird bei Entfernungen unter 120 engl. Meilen (193 km)

Digitized by Google

ausser dem Rest des Tages, an welchem der Wagen übernommen wurde, nur noch höchstens 1 Tag zugestanden; bei Entfernungen von 120—249 engl. Meilen (193—400 km) wird ein Tag und bei grösseren Entfernungen zwei Tage zugelegt. Den Empfangsbahnen ist allgemein 1 Tag für die Entladung bewilligt. Ferner stehen ihnen für die Beförderung von der Übernahme- zur Bestimmungsstation zu:

a) wenn der Wagen beladen ankommt und beladen zurückgeht, oder wenn er leer angekommen und beladen zurückläuft, bei einer Entfernung unter 120 Meilen der Rest des Übergabetages und höchstens noch 1 Tag, bei Entfernungen von 120—249 Meilen je 1 Tag und bei Entfernungen von 250 Meilen und mehr je 2 Tage für Hin- und Herlauf;

b) wenn der Wagen beladen angekommen ist und leer zurückläuft, der Rest des Tages, an welchem der Wagen die Station verlässt, falls für Entladung ein ganzer Tag in Anspruch genommen wurde; falls dagegen die Entladung nicht einen vollen Tag beanspruchte, kann der Rest des Tages auf die Laufrist in Anrechnung kommen, sofern diese überschritten worden ist.

Wurde der Wagen auf dem Rückweg für eine Zwischenbahn beladen, so kann noch ein Tag mehr bewilligt werden. Die Fristen sind im Vergleich zu anderen Bahnen sehr kurz, haben aber, wie in einem späteren Abschnitt noch gezeigt werden soll, eine ausserordentlich günstige Wirkung auf die Beschleunigung des Umlaufs und die Ausnützung der Wagen.

Sonn- und Feiertage werden bei der Berechnung der Benutzungsfristen nicht gezählt; bei abgelenkten Personenwagen jedoch tritt eine Verlängerung der Benutzungsfristen durch einfallende Sonn- und Feiertage nicht ein.

Die Überschreitung der Benutzungsfristen zieht eine Verzögerungsgebühr nach sich, die

Digitized by Google

für Personenwagen 6,50—12,50 Frs. pro Tag beträgt, je nach der Art des Wagens und

für Güterwagen mit wenigen und unbedeutenden Ausnahmen auf 3,75 Frs. pro Tag und Wagen festgesetzt ist.

Bei Beschädigungen sind sechs Tage mietefrei, aber auf keinen Fall mehr als sechs. Sind die Beschädigungen solcher Art, dass das Fahrzeug innerhalb dieser Frist nicht wiederhergestellt werden kann, so ist es in die Heimat zurückzuleiten, widrigenfalls Verzögerungsgebühren berechnet werden.

3) Das französische System.

Dieses System unterscheidet sich vom englischen dadurch, dass die Laufmiete für den ganzen Lauf der Wagen auf fremden Linien, also auch für die Leerläufe vergütet werden muss, in welchem Punkt es mit dem deutschen System übereinstimmt Von diesem unterscheidet es sich aber wieder dadurch, dass es keine Zeitmiete sondern nur Laufmiete und Verzögerungsgebühr kennt, und dass jeder angefangene Tag für voll gerechnet wird.

Als Grundlage zur Besprechung soll das Reglement der Pariser Gürtelbahn vom 1. X. 1882 dienen, welches von den meisten französischen Bahnen angenommen ist.

Die Grundzüge desselben sind nach *Hanrez* [3 S. 50] folgende:

Die Laufmiete beträgt pro Achse und zurückgelegten Kilometer

bei Güterwagen . . . . . 1 centime,
„ Personenwagen III. Klasse 3 centimes
„ „ II. „ 4 „
„ „ I. „ 5 „ .

Die Benutzungsfristen, bei deren Berechnung Sonn- und Feiertage wie gewöhnliche Tage zählen, betragen:

Digitized by Google

bei einem Hinweg bis zu 120 km oder 240 km Hin- und Rückweg
für Güterwagen 4 Tage, für Personen- und Gepäckwagen 2 Tage;
bei einem Hinweg von 120—180 km
für Güterwagen 5 Tage, für Personen- und Gepäckwagen 3 Tage und je 1 Tag mehr für jede weiteren 60 km Hinweg.

Bei beladener Rückgabe der Wagen wird noch ein weiterer Tag gewährt; dabei werden sowohl der Tag der Übernahme als auch der der Rückgabe für einen vollen Tag gerechnet.[1])

Die Überschreitung dieser Fristen zieht eine Verzögerungsgebühr von

3 Frs. pro Tag bei Güterwagen und Gepäckwagen[2])
und 5 „ „ „ „ Personenwagen nach sich.

Die Rückbeladung der Wagen soll in erster Linie nach Stationen der Heimatbahn oder darüber hinaus, und erst wenn solche fehlt, nach Stationen in der Richtung des Rückwegs erfolgen. Für die Rückleitung existiert keine besondere Vorschrift; es gilt aber als Regel, dass die Rückgabe stets über die nächstgelegene Übergangsstation erfolgen soll; jedoch sind Wagen, die über eine Bahn, die sie auf dem Hinweg nicht passiert haben, leer zurücklaufen, als abgelenkt zu betrachten.

4) Das deutsche System.

Dieses System, das ausser bei dem Wagenübereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. April 1897, auch noch bei dem deutsch-italienischen Wagenregulativ für den Verkehr über den Brenner

[1]) Bei einigen Bahnen, z. B. der Südbahn und der Orleansbahn gelten Übernahme- und Rückgabetag zusammen als 1 Tag.

[2]) Bei Paris-Lyon-Mittelmeerbahn für den ersten Tag bei Güterwagen nur 1 Fr.

Digitized by Google

und Gotthard vom 1. Januar 1894 und bei dem internationalen Reglement vom 1. Oktober 1882 Anwendung fand, zeichnet sich durch prinzipielle Forderung der zusammengesetzten Wagenmiete, zusammengesetzt aus Lauf- und Zeitmiete, aus.

Die Grundsätze sind folgende:

Der Übergang der Personen- und Gepäckwagen ist nur auf Grund besonderer Abmachungen zulässig; für deren Lauf werden höhere (die doppelten) Mietsätze wie für Güterwagen berechnet.

Die Güterwagen sollen möglichst bis zum Bestimmungsort ihrer Ladung ohne Umladung durchlaufen, auch wenn Umkartierung, Trajektierung u. s. w. nötig werden. Einführung vereinsfremder Wagen ist auf Rechnung und Gefahr der einführenden Verwaltung gestattet.

Die Wagenmiete setzt sich zusammen aus:

Laufmiete, pro zurückgelegten Kilometer und Wagen . . . . . 1 Pfennig,

Zeitmiete, pro Tag und Wagen . . . 1 Mark, abzüglich eines mietfreien Tages für die Entladung auf der Bestimmungsstation.

Die Miete ist auch für den Lauf leerer Wagen zu entrichten.

Die Benützungsfristen werden für jede Verwaltung, desgleichen für Verbindungsbahnen, Fähranstalten und Eisenbahnschiffbrücken, sowie für Hin- und Rückweg getrennt berechnet und setzen sich zusammen aus Lauf- und Ladefristen. Sie betragen je 1 Tag für Ent- und Wiederbeladung auf der Bestimmungsstation, dazu einen eventuell zwei weitere Tage, wenn der Wagen auf seinem Rückweg ent- oder wiederbeladen wird.

Die Lauffrist beträgt für 1—75 km je 1 Tag,
„ 76 – 200 „ „ 2 Tage und
„ je 200 „ mehr 1 Tag mehr.
(Beim deutsch-italienischen Regulativ für jede weiteren 150 km ein Tag mehr.)

Digitized by Google

In die Benützungsdauer fallende Sonn- und Festtage werden nicht gezählt; ebenso befreien Beschädigung und Laufunfähigkeit der Wagen, zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter, Unfahrbarkeit der Bahn und Behinderung des Betriebs infolge höherer Gewalt unter gewissen Bedingungen für die Dauer ihres Bestehens von Entrichtung der Zeitmiete und Verzögerungsgebühr, wenn die zulässige Benützungsdauer schon überschritten ist.

Bei vorkommenden Fristüberschreitungen sind pro Wagen und Tag

2 Mark für Güter- und Gepäckwagen
4 „ „ Personenwagen

zu vergüten.

Die Güterwagen sind möglichst beladen zurückzusenden und nur dann leer, wenn dies nicht möglich ist. Als leer gelten die Wagen auch, wenn sie mit weniger als 20 % (bezw. 50 % im internationalen Reglement) ihrer Tragfähigkeit beladen sind. Rückbeladen können die Wagen werden:

1) nach einer auf der Route des Hinwegs gelegenen Station,
2) nach Stationen der Heimatbahn oder darüber hinaus, wenn eine Strecke derselben durchlaufen wird und
3) nach beliebigen Stationen und in beliebiger Richtung, sofern der Rückweg den Hinweg nicht um mehr als 200 km (bezw. 25 % im deutsch-italienischen Verkehr) überschreitet.

Die Rückbeladung kann von der Bestimmungsstation sowohl als auch von einer andern innerhalb eines Umkreises von 200 Kilometer Halbmesser gelegenen Station derselben Bahnverwaltung erfolgen; ebenso geniessen die Unterwegsstationen des Rückwegs dieselben Rechte bezüglich der Beladung und Ablenkung von Wagen wie die Bestimmungsstationen.

Digitized by Google

Leere Wagen sind durchaus über die Route des Hinwegs zurückzuleiten, widrigenfalls wie bei unzulässiger Benützung bezw. Beladung fremder Wagen, dieselben als missbräuchlich verwendet oder abgelenkt gelten und Geldbussen zu entrichten sind, für deren Bemessung verschiedene Sätze gelten.

Die Vereinsverwaltungen sichern sich ferner im Falle des Bedürfnisses gegenseitige Aushilfe mit Wagen zu, wobei zwischenliegende und an den beabsichtigten Transporten unbeteiligte Bahnen für den Transport der leeren Wagen die sechsfache Laufmiete zu beanspruchen haben.

Dieses Vereinswagenübereinkommen (V. W. U.) gilt, ausser dem Bereich dessen Namen es trägt, auch für den Verkehr der serbischen, bulgarischen und türkischen Bahnen unter sich und mit dem Verein, ebenso im Verkehr der Schweizerbahnen mit dem Verein, der dänischen, schwedischen und einer Anzahl anderer nicht zum Verein gehöriger deutscher und österreich-ungarischer Bahnen, so dass der kilometrischen Ausdehnung nach es unter allen bestehenden Wagenübereinkommen den grössten Geltungsbereich hat.

Das internationale Reglement[1]) unterscheidet sich vom V. W. U. unter anderem in folgenden Einzelheiten.

Die Lauffristen betragen für 1—75 km 1 Tag
„ 76—200 „ 2 Tage
und für jede weiteren 125 „ 1 Tag mehr.

Erfolgt der Rückweg über einen anderen Weg als den Hinweg, so ist wenn die Benützungszeit des Rück-

[1]) Zum Zustandekommen des internat. Verbandes zum gegenseitigen Wagenaustausch haben die belgischen und französischen Bahnen die grössten Opfer gebracht, da sie ihre bisherigen Prinzipien vollständig aufgegeben, ihre ganzen Abrechnungseinrichtungen umgeworfen und sich den fremden deutschen Grundsätzen und Einrichtungen angeschlossen haben. Ztg. des V. d. E. V. S. 236 v. 1877.

Digitized by Google

wegs grösser ist als die des Hinwegs, für jeden die zulässige Gesamtbenutzungszeit überschreitenden Tag eine Verzögerungsgebühr von 2 M. zu vergüten.

Die übernehmende Verwaltung ist berechtigt, die Wagen umzuladen, wenn dies in der Frist von 24 Stunden, nachdem der Wagen zur Übernahme angeboten war, geschehen kann. Bei beladener Rücksendung sind ferner 2 Tage mietefrei.

In diesen Formen bewegt sich der gegenseitige Wagenaustausch im Gebiete der genannten Eisenbahnen, sowie die Abrechnung der für die Benützung der Wagen zu leistenden Entschädigungen mit wenigen Ausnahmen und mit nur geringen Abweichungen. Diese letzteren, soweit solche zur Erleichterung der Wagenbenützung und der Vereinfachung der Abrechnung getroffen sind, lehnen sich aber selbst in den Einzelheiten doch an die für ihr Gebiet bestehenden Übereinkommen soweit an, dass von einem besonderen System keine Rede sein kann und ihnen im allgemeinen nur lokale Bedeutung zukommt. Nur zwei Vereinbarungen sind es, die wegen ihrer prinzipiellen Abweichung — über die Art der zu leistenden Entschädigung, bezw. die Form ihrer Ausgleichung — von den im Gebrauche befindlichen Übereinkommen besondere Berücksichtigung verdienen.

Nach *Hanrez* [3, S. 12] besteht im Verkehr zwischen einigen belgischen und nordfranzösischen Bahnen ein Abrechnungssystem, das keine Laufmiete kennt, sondern nur reine Zeitmiete und eventuell Verzögerungsgebühr berechnet.

Die Zeitmiete beträgt pro Wagen und Tag 0,85 Frs.
„ Verzögerungsgebühr „ „ „ „ 2,— „

Die Benutzungsfristen setzen sich ebenfalls zusammen aus Stations- und Lauffristen, welch letztere denen des inter-

Digitized by Google

nationalen Reglements gleich sind. Die Stationsfristen betragen 2 Tage für die Entladung auf der Bestimmungsstation und einen weiteren Tag im Falle der Rückbeladung nach der Heimatbahn oder darüber hinaus.

Das andere ist das zwischen der Warschau-Wiener und ihrer Nachbarbahn seit 1894 bestehende Abkommen [5], das deshalb bemerkenswert ist, weil es dem Naturalausgleich am nächsten kommt. Es wird dabei nur die ganze verwendete Zeit, nach Abzug der für Zusendung der angeforderten Ersatzteile nötigen Zeit, gezahlt — also nur die Gesamtzahl der Wagentage ausgeglichen — und die von sämtlichen Wagen durchlaufene Kilometerzahl.

Für Überschreitungen wird nur dann eine Entschädigung vergütet, wenn die, für alle im Laufe des Monats an eine Bahn rapportierten Wagen, gewährte zulässige Zeit plus der oben erwähnten, für die Zustellung von Ersatzteilen verbrauchte Zeit, überschritten wird.

Der Geltungsbereich dieser Arten der Wagenmieteberechnung und Abrechnung ist aber ein äusserst geringer; sie schliessen sich zudem in allen übrigen Bestimmungen so eng an die bestehenden Abkommen an, dass sie der Vollständigkeit halber wohl erwähnt werden mussten; es liegt aber kein Grund vor, sie als besondere Systeme aufzufassen und zu besprechen.

* * *

Eine Vergleichung und Kritik der verschiedenen Systeme, wie sie in Vorstehendem ausführlich besprochen wurden, hat genau nach den verschiedenen Bestandteilen des Reglements zu unterscheiden, wobei die Verwendung der Wagen der leitende Gesichtspunkt sein muss. Die eigentliche Wagenbenützung ist primär, während die Feststellung der aus dieser Benützung den Wagen-

Digitized by Google

Tabelle I.

Vergleichung
der
Wagenparke einiger Bahngebiete
und
ihrer Leistungen.

Digitized by Google

1.	2.	3.	4.	5.
Bahnen.	Quellen.	Betriebslänge in Kilometern.	Zahl der Lastwagen im Ganzen.	Durchschnittl. Achsenzahl pro Kilometer Bahnlänge.
Deutsche Eisenbahnen 1897/98.	Reichseisenbahnstatistik.	46 819	353 223	15.3
Eisenbahnen des Vereins 1897.	Vereinsstatistik.	84 286	554 219 [1])	13.16
Französische Eisenbahnen 1897.	Archiv f. E. 1899, S. 995, 1295 u. ff.	41 301	279 534 [1])	13.62 [2])
Englische Eisenbahnen 1897.	desgl. S. 1295 u. ff.	34 483	664 833 [1])	38.56 [2])
Schweizer Eisenbahnen 1897.	desgl. S. 1335 ff.	3 693	11 773 [1])	6.40
Russische Eisenbahnen 1896.	desgl. S. 345 u. ff.	37 639	195 195 [1])	10.57
Belgische Staatsbahn 1897.	desgl. S. 1003 u. ff.	3 340	48 788 [1])	26.06 [2])

[1]) Incl. Gepäckwagen. [2]) Zweiachsige Wagen gerechnet. [3]) Frachtfreie Dienstgüter.

Digitized by Google

6.	7.	8.	9.	10.
Leistungen im Ganzen.		Auf 10000 geleistete Achskilometer kommen Wagen.	Auf 1 Wagen kommen Tonnen.	Die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenützt zu:
Zurückgelegte Entfernungen in Kilometern.	Beförderte Gütertonnen.			
11 429 740 377 Achskm.	301 179 248 Tonnen	0,3090	852	44,1 %
19 240 715 053 Achskm.	43 531 873 330 Tonnenkm. / 3 539 092 623 [3])	0,2880	84 932 Tonnenkm.	43,89 %
8821 500 000 [4]) Achskm.	113 513 172 [4]) Tonnen	0,31 687	406	?
?	380 400 000 Tonnen	?	572	?
316 918 296 Achskm.	13 049 553 Tonnen	0,37 148	1108	32,4 %
9 581 479 677 Achskm.	100 656 705 Tonnen	0,2037	515	47,42 %
572 317 048 Wagenkm.	33 735 401 [5]) Tonnen	0,8524 [6])	691	45,48 %

[4]) Auf eigenen Strecken. [5]) Verw.-Ber. der belg. Staatsbahn S. 43. [6]) Bei der belg. Staatsbahn ist auf Wagenkilometer bezogen.

Digitized by Google

Digitized by Google

eigentümern zustehenden Guthaben, die Wagenmieteabrechnung sekundär ist. Die Frage nach den Wirkungen der verschiedenen Wagenregulative ist dann erklärlicherweise nicht so ganz einfach zu beantworten, da bei der Beurteilung dieser Frage, ausser den Bestimmungen über die Wagenbenützung selbst, auch noch andere Faktoren, namentlich die Art des Betriebs und und die Figuration des Netzes von wesentlichem Einfluss sind. Doch vermag auch eine blosse Vergleichung der Wagenparke und ihrer Leistungen bei den verschiedenen Bahngebieten, wie in Tabelle I, immerhin interessante Aufschlüsse zu gewähren.

Theoretisch das vollkommenste System ist unstreitig das russische, das bei der Benützung nicht auf die Wagenmerkmale schaut, sondern thatsächlich auf Gegenseitigkeit beruht und die denkbar günstigste Wagenausnützung zulässt. Sichtbar neigt man auch in andern Ländern diesem Ausgleich in natura zu, der für alle künftigen Wagenabrechnungssysteme die Grundlage bilden wird. Dazu werden die Eisenbahnverwaltungen im eigenen Interesse gezwungen sein, denn die für das Wagenkontrollwesen in seinem heutigen Zustand aufgewendeten Summen sind zu unproduktiv, als dass die Eisenbahnverwaltungen auf die Dauer auf dem System der Anrechnung der Leistungen jedes einzelnen Wagens bestehen bleiben könnten. Freilich haften auch dem russischen System einige Fehler und Unvollkommenheiten an, die zum Teil in den besonderen Verhältnissen der betreffenden Eisenbahnen liegen, und die unter anderen Bedingungen teilweise oder wohl ganz zum Verschwinden kämen.

Einer der grössten Vorzüge dieses Systems liegt jedenfalls in der Zentralisation des gesamten Wagenwesens in einer einzigen Stelle, die ein Analogon zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bildet. Diesen Vorzug geniessen in einem gewissen Grade auch die eng-

Digitized by Google

lischen Eisenbahnen, bei denen ebenfalls die sämtlichen durch den Wagenumlauf und Austausch bedingten Geschäfte in einer Stelle, dem Clearing House, vereinigt sind. Daneben besitzt das englische System noch einen Vorzug von sehr weittragender Bedeutung — wenigstens gegenüber dem deutschen System bezw. dem Vereinswagenübereinkommen —, nämlich die Berechtigung, dass die transportierenden Verwaltungen fremde Wagen ohne Einschränkung weiter verwenden dürfen, selbst mit neuer Ladung, nach vorgängiger Mitteilung an das Clearing House. Diese Erlaubnis bietet ausserordentliche Vorteile der Geschäftsvereinfachung, wenn man berücksichtigt, wie unendlich schwer es ist, eine hinreichende Kontrolle darüber auszuüben, ob die Wagen mit ihrer alten oder mit neuer Ladung weitergesandt wurden, ob sie mit demselben oder mit neuem Frachtbrief weiterliefen, wie solches das deutsche Vereinswagenübereinkommen verlangt.

Ein weiterer Vorzug des englischen Systems ist die Berechtigung, rückkehrende Wagen auf jeder Übergangsstation zurückstellen zu dürfen, ohne Rücksicht darauf, ob die Wagen leer oder beladen sind. Dies ist ein Vorzug, den es mit dem französischen System teilt. Das letztere stellt die Wahl der Rückgabestation frei und lässt für die Linie des Rückwegs den weitesten Spielraum, indem es einen Wagen nur dann als abgelenkt betrachtet, wenn er über eine Bahn leer zurückläuft, deren Linien er in beladenem Zustand nicht passiert hatte, ohne Rücksicht auf das Verhältnis der Länge des Wegs in beladenem und leerem Zustand.

Dagegen enthält das englische System einen recht bedeutenden Nachteil in der allzuweit gehenden Spezialisierung der verschiedenen Wagengruppen und ihrer Werttarifierung nach Grösse, Zweck u. s. w. Es ist dies ein sehr wesentlicher Mangel in Rücksicht auf eine Vereinfachung des Ausgleichs der zu leistenden Entschädigungen,

Digitized by Google

dem das französische System glücklich ausweicht, während das deutsche System durch die Hinzufügung der Zeitmieteberechnung wieder mehr eine Erschwerung der Abrechnung herbeiführt. Die eingehendere Untersuchung der Vorzüge und Nachteile der verschiedenen Arten der Mieteberechnung muss jedoch einem späteren Abschnitt vorbehalten bleiben.

Digitized by Google

II.

Die rechtliche Natur der Wagenmiete.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Übergang des rollenden Eisenbahnmaterials über die Grenzen der heimatlichen Verwaltung hinaus nicht dem Zufall überlassen werden kann sondern bestimmter Regeln bedarf, die innerhalb gewisser Grenzen diesen Vorgang sowie die sich daraus ergebenden Wagenmieteausgleichungen möglichst einheitlich gestalten sollen. Diese Abmachungen, die eine nicht uninteressante Entwicklungsgeschichte hinter sich haben, waren zunächst einfach und leicht verständlich gefasst und dem nächstliegenden Bedürfnis angepasst. Mit der Ausdehnung der Eisenbahnnetze und mit der wachsenden Intensität des Verkehrs haben sie aber in der Gegenwart einen Umfang angenommen, der sich nur schwach ausprägt in der Menge der bestehenden Vorschriften, dem Heer der mit der Ausführung derselben betrauten Beamten und den zum Ausgleich kommenden Summen für die Benutzung der Wagen.

Im Beginn der Entwicklung der Eisenbahnen, solange dieselben nämlich sich nur innerhalb der Grenzen desselben politischen, begrenzten Gebiets erstreckten, war weder ein Bedürfnis noch auch eine Gelegenheit zu einem Übergang der Wagen über das eigene Gebiet der Gesellschaft hinaus vorhanden. Dieses Bedürfnis zeigte sich aber sofort, nachdem die ersten Bahnanschlüsse hergestellt waren. Daraufhin mussten auch Normen geschaffen werden über die Beschaffenheit der

Digitized by Google

zur Übergabe gelangenden Wagen (eine gewisse technische Einheit), über das Verfügungsrecht der den Wagen übernehmenden und transportierenden Bahn sowie über die für die Benützung und den Transport auf den fremden Bahnen zu entrichtenden Entschädigungen. Diese durch das eigene Interesse der Bahnen bedingten Abmachungen hingen zunächst lediglich von dem Belieben der Anschluss suchenden Eisenbahnen ab und zeigten daher die weitgehendsten Verschiedenheiten selbst für Übergangsstationen derselben Verwaltung. Mit der Zeit wurden aber solche Vereinbarungen zu einem öffentlichen Bedürfnis, so dass den Eisenbahnen ganz allgemein im Gesetzgebungswege die Pflicht auferlegt wurde, den Wagenübergang und den gegenseitigen Wagenaustausch nicht blos zu gestatten, sondern auch durch bindende Vereinbarungen zu regeln. Diese Vereinbarungen erlangten dann mit der Zeit auf immer grösseren Gebieten einheitliche Geltung.

Wie schwer und wie ausserordentlich langsam sich diese Entwicklung vollzog, mag ein kurzer Rückblick auf die interessante Vorgeschichte des Artikel 30 des schweizer. Eisenbahngesetzes von 1872 zeigen. Sie lässt erkennen, dass der Betriebsanschluss, selbst von Bahnen eines und desselben Landes unter sich, nicht immer als etwas Selbstverständliches galt; ja, dass mitunter recht kräftige Einsprachen der Landesregierungen nötig wurden, um die Eisenbahnen an ihre Aufgabe, Instrumente des öffentlichen Verkehrs zu sein, zu erinnern.

Der Art. 13 des schweizer. Bundesgesetzes vom 28 Juli 1852 über die Eisenbahnen hatte bestimmt:

> „Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Anschluss anderer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in schicklicher Weise zu gestatten, ohne dass die Tarifsätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen."

Digitized by Google

Diese Bestimmung erwähnte noch nichts von einem durchgehenden Verkehr, und es lag für die Bahnen daher kein gesetzlicher Zwang vor, fremdes Betriebsmaterial auf ihre Linien übergehen zu lassen. Diese Lücke machte sich bald genug fühlbar, denn schon 1858 gelangten aus diesem Anlass zwei Beschwerden an den Bundesrat. So verlangte die Vereinigte Schweizerbahn (Bundesblatt 1858 II, S. 125 ff.):

> „Es wolle der Bundesrat auf geeignete Weise seine hohe und wirksame Vermittlung dahin eintreten lassen, dass die Nordostbahngesellschaft
>
> 1) einen durchgehenden Güterverkehr zwischen allen Punkten ihrer und unserer (der V. S. B.) Linie gestatte, ohne daran Bedingungen zu knüpfen, welche einer ungleichen Haltung der Tarifsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien gleichkomme."
>
> Erläuternd ist hier zu bemerken, dass die Nordostbahn für die damaligen Anschlüsse Winterthur und Wallisellen die Umladung der ankommenden Güter auf eigene (N. O. B.) Wagen verlangt[1]) und dazu noch eine Umladegebühr von 5 Centimes pro Zentner gefordert hatte.
>
> 2) „Ebenso zur Einführung direkter Personen- und Gepäckscheine zwischen allen eröffneten und noch zu eröffnenden Stationen beider Bahnen, für welche ein solcher Verkehr irgend notwendig und wünschbar erscheint, Hand biete."

Damals wurde noch ganz ernstlich die Frage ventiliert, ob der Gesetzgeber zu einem Einspruch in solch wohlerworbene Privatrechte befugt sei. Die Erkenntnis, dass die Eisenbahnen dem öffentlichen Interesse zu dienen haben, überwog aber doch, und es wurde ein Gesetzentwurf (vom 27. 6. 58) ausgearbeitet mit folgendem Inhalt:

---

[1]) Ich füge hier an, dass die österreichische Südbahn sich durch alle Wagenübereinkommen hindurch bis zu dem von 1889 das Recht vorbehalten hat, fremde Wagen auf ihren Übergangsstationen umladen zu dürfen. Erst mit dem gegenwärtig gültigen Übereinkommen ist auch dieses Sonderrecht in Wegfall gekommen.

Digitized by Google

„Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, sich wechselseitig den Betriebsanschluss zu gestatten in der Weise, dass, soweit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebs notwendig erscheint, durchgehende Wägen für den Güterverkehr, wobei die Wägen der fahrenden Postbureaux inbegriffen sind, und direkte Personen-, Gepäck- und Warenexpeditionsscheine (nach allen Stationen des schweizerischen Bahnnetzes) zugelassen werden."

Das Gesetz wurde aus Kompetenzgründen nicht perfekt. Deshalb erliess der Bundesrat eine Verordnung (vom 11.8.58), durch welche die Sache im Sinne der Anregung der V. S. B. geregelt wurde. — Es ist bemerkenswert, dass die preussische Eisenbahngesetzgebung diesen Gegenstand schon 1838 durch folgende Vorschrift geordnet hatte:

„Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums, den Anschluss anderer Eisenbahnunternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschliessenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn zu gestatten." —

Über die erste Vereinbarung zum Gegenstand des Wagenaustauschs giebt die Litteratur keinen Aufschluss, und die ersten Eisenbahnkonzessionen enthalten nur Hinweise auf den Nutzen des gegenseitigen Wagenaustauschs, so dass es leider unmöglich ist, den Entwicklungsgang von Anfang an mit der wünschenswerten Gründlichkeit zur Darstellung zu bringen. Es ist jedoch charakteristisch, dass schon in den ersten dieser gegenseitigen Übereinkommen sich eine deutliche Wandlung gegenüber den bis dahin im Transportwesen geltenden Anschauungen bemerkbar macht. Es kam nämlich der Grundsatz zur Geltung, dass der den Motor liefernde Transportunternehmer eine Vergütung zu leisten schuldig sei für das ihm eingeräumte Recht, den Wagen auf seinen eigenen Linien befördern zu dürfen. Aus diesem zu-

Digitized by Google

nächst vertraglich begründeten Recht entwickelte sich später ein Satz des objektiven Rechts, und daran reihte sich die weitere Folge, dass dem Transporteur ein Verfügungs- und Benutzungsrecht über das Fahrzeug, wenn auch in beschränktem Umfange, zugestanden wurde.

Dieses Prinzip tritt in direkten Gegensatz zu den bis zu der Erstellung und dem Betrieb der Eisenbahnen ganz allgemein geltenden Anschauungen über den Verkehr auf Land- und Wasserstrassen. Die erste Eisenbahnakte, welche die Geschichte kennt, die der Surrey-Eisenbahn-Gesellschaft verliehene Konzession zum Betrieb einer Eisenbahn von Wandsworth nach Croydon von 1801, bringt diese Anschauung noch deutlich zum Ausdruck, indem sie verfügt, dass „jedermann das Recht habe, die Bahn zu den vorgeschriebenen Sätzen mit Pferden und Wagen zu benützen." — Von dieser rechtlichen Möglichkeit ist niemals ein wirklicher Gebrauch gemacht worden, von wenigen und unbedeutenden Ausnahmen [1]) abgesehen, die zum Teil heute noch bestehen.

---

[1]) Diese Ausnahmen betreffen in erster Linie die den Privaten, d. h. Nicht-Eisenbahnverwaltungen, gehörenden Wagen, welche zu Transportzwecken auf Eisenbahnen bestimmt sind. Hierher gehören also die Spezialwagen von Maschinenfabriken zur Beförderung schwerer Maschinenteile, Panzerplatten, grosser Spiegelscheiben u. s. w., oder leicht verderblicher Güter, Milch, Butter, Eier, Bier u. s. w.; ferner die sog. Privatkesselwagen (nach Anlage VII § 1 Abs. 3 des V. W. U. vom 1. 4. 97), aber auch die Schlaf- und Luxuswagen der internationalen Schlafwagengesellschaft. Für die Eisenbahnen besteht kein gesetzlicher Zwang, solche Wagen auf ihre Linien zu übernehmen und zu befördern, und der Transport solcher Fahrzeuge erfolgt lediglich auf Grund der zu diesem Zweck getroffenen Verträge. Bezüglich des Rechtsverhältnisses der Schlafwagen siehe Meili: Das Recht der modernen Verkehrsanstalten (Leipzig 1888), S. 54. Für diese Schlafwagen ist in der Regel für jeden Kurs ein besonderer Vertrag zwischen den beteiligten Bahnen nötig, während die Einstellung von Privatgüterwagen durch allgemeine Vorschriften geregelt ist. (Vergl. Kundmachung 28 des

Digitized by Google

Dagegen wurde noch in den ersten Eisenbahngesetzen des Kontinents jene Rechtsauffassung zum Ausdruck gebracht, so in Frankreich und Preussen. (Siehe §§ 27 und 35 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. XI. 1838. [1])

Bei den Verkehrseinrichtungen dieser Art lag immer die Voraussetzung zu Grunde, dass der Benützer der Bahn (Land- oder Wasserstrasse oder selbst Eisenstrasse) auch gleichzeitig den Motor liefere; für den Bahneigentümer kam es also lediglich darauf an, von dem durch den Transport, an dem er sich nur durch die Hergabe des Gleises beteiligte, entstandenen Mehrwert des Transportgegenstands einen Teil zu profitieren. Diese Anschauung wurde aber schon mit der ersten Lokomotive überholt, da sich zeigte, dass eine beliebige Konkurrenz der Motore, wie sie auf den Land- und Wasserstrassen bestand, auf den Eisenbahnen unmöglich sei. Dazu kommt noch ein anderes Moment. Solange die Bahnen nur Binnenstrecken zu befahren hatten, war für den Transportunternehmer der Transport mit Erreichung der Endstation seiner eigenen Bahn beendigt und der

---

Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbands vom 1. Oktober 1890: „Grundsätze und Bedingungen für die Zulassung und Einstellung von Privatgüterwagen" und die „Bedingungen betr. die Einstellung von Privaten gehörenden Güterwagen in den Wagenpark einer schweizerischen Bahnverwaltung von 1898" und andere).

Bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahn für Privatwagen mache ich noch auf die Entscheidung des deutschen Reichsgerichts aufmerksam, dass leere Privatwagen als Frachtgut zu betrachten seien. (Siehe Ztg. des V. D. E. V. 1893, S. 103).

[1]) Auch der „Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes" vom März 1874 sah noch eine ähnliche Bestimmung vor, die sogar noch im folgenden „vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vom April 1875" in allerdings abgeschwächter Form wiedererscheint. Siehe „M. Mohl, über den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit." (Stuttgart 1874.) Vergl. ferner zu dieser Konkurrenz auf der Linie den eben zitierten Meili S. 20 und die dort angeführte Litteratur.

Digitized by Google

die Beförderung bezweckende Vertrag vollständig erfüllt. Wenn sich nun in der Folge Gelegenheit bot, ab dieser Station das Gut gleichfalls mit einer fremden Eisenbahn weiterzubefördern, so war es ein besonderes Entgegenkommen seitens des Wageneigentümers, wenn er nicht das Verlangen stellte, dass das Gut entladen und der Wagen zu anderweitiger Verwendung geeignet gemacht werde. Der Eigentümer des Wagens verzichtete hier vorübergehend auf das Verfügungsrecht über sein Eigentum, und er gab die Erlaubnis, den Wagen auf die Nachbarbahn überzuführen und auf dieser mit seiner ursprünglichen Ladung weiterrollen zu lassen. Es musste als eine ganz wesentliche Vergünstigung betrachtet werden, wenn eine Bahn in solcher Weise der Nachbarbahn ihre Wagen zur Verfügung überliess oder lieh und ihr dadurch ersparte, für die Verladung des Guts einen eigenen Wagen beizustellen. Dieser Umstand musste namentlich in Rücksicht auf die damaligen, selbst im Vergleich zu dem geringen Verkehr, schwach besetzten Wagenparke sehr in's Gewicht fallen. Weiter war mit der Hergabe der Wagen für ihren Eigentümer immerhin ein Risiko verknüpft, da dieser nicht wusste, ob und in welchem Zustand er wieder in den Besitz derselben komme.

Dieses Leihen von Wagen stellt eine Leistung des Wageneigentümers dar, für welche er eine Gegenleistung beanspruchen konnte. Das Nächstliegende wäre diese Gegenleistung einfach in natura, d. h. in einer gleichen Hergabe von Wagen zu machen. Diese Art des Ausgleichs wird im Anfang der Entwicklung der Eisenbahnen wohl auch allgemein üblich gewesen sein. Infolge der Ungleichheit der Bahnen und ihrer Einrichtungen wird das Verfahren sich aber bald genug als ungenügend herausgestellt haben, denn die grosse Verschiedenartigkeit der Transportmittel hinsichtlich ihrer

Digitized by Google

Herstellungskosten, ihres Zustandes, ihrer Konstruktion und Tragfähigkeit, kurz ihrer Brauchbarkeit und ihres relativen Wertes, mussten Bahnen mit besserem Material, gegenüber solchen mit weniger brauchbarem, namentlich älterem Material, sehr benachteiligen. Um eine ins Einzelne gehende Ausgleichung zu ermöglichen, blieb also nur übrig, den Wert der verschiedenen Leistungen in Geld umzurechnen. Dies führte zum Wagenaustausch gegen Mieteentschädigung[1]), der neben dem Austausch und Ausgleich in natura bei den verschiedenen Bahnen heute noch fortbesteht. Und zwar beschränkt sich der Naturalausgleich vorwiegend auf Personenwagen, deren Zahl eine viel beschränktere und deren Verwendung eine viel regelmässigere ist als die der Güterwagen. Das System des Austauschs im Mietwege findet gegen Vergütung mit wenigen Ausnahmen bei der gegenseitigen Benützung der Güterwagen Anwendung.

Von welcher Seite erhalten die Eisenbahnen nun aber Deckung für die ihnen durch die Wagenmiete erwachsenden Ausgaben, und wie ist sie zu berechnen? Darauf ist schon hier einzutreten, um die juristische Seite der Sache klar zu stellen.

Die Beantwortung dieser Frage ist einfach. Der gegenseitige Wagenaustausch ist ein Hilfsmittel des Eisenbahntransports; es muss deshalb die für die Wagenbenützung zu leistende Entschädigung in den Selbstkosten des Eisenbahntransports mit inbegriffen sein. Als Teil dieser Selbstkosten ist sie in ihrem ganzen Umfang in der für die Transportleistung zu vergütenden Fracht enthalten und zwar als Selbstkosten der Tara der Nutzlast; sie bildet also einen Teil des sog. festen Tarifbestandteils, der selbst wieder aus

[1]) Laut § 8 des V. W. U. ist für die Benutzung fremder Wagen der Eigentümerin eine „Miete“ zu vergüten.

Digitized by Google

zwei Faktoren zusammengesetzt ist. Diese Faktoren sind die eigentlichen Fortbewegungskosten und zweitens die Kosten für Verzinsung und Tilgung des Kapitals und der Abnutzung der Wagen. Es bleibt dabei ausser Betracht, dass eine Abnutzung auch ohne Benutzung stattfindet. Dieser zweite Teil bildet die **Wagenmiete.** Während der erste Teil dieser Entschädigung für die Wagenbenützung rechtmässig dem Transporteur zusteht für die Beförderung der Tara, ist der zweite Teil (die Wagenmiete) vom Frachtführer, dem sie in der Form von Tarifanteilen zugewiesen wird, dem Wageneigentümer zurückzuerstatten: es ist die Gegenleistung für das Recht der Benützung der Transportmittel. Dieser Rückersatz ist der **Gegenstand der Wagenmieteabrechnung.**

Die Wagenmiete ist also ein Ersatz für das Recht der Benützung des Wagens von Seiten des Transporteurs an den Wageneigentümer. Ich zitiere die Worte des Referenten *de Richter* beim IV. internationalen Eisenbahnkongress in St. Petersburg von 1892: [2]

> »En résumé, le principe sur lequel reposent les règles, c'est que la charge doit payer son voyage, ou en d'autres termes, que la Compagnie sur la ligne de laquelle un wagon étranger circule, et qui reçoit une part de la recette perçue pour la charge qu'il contient, doit payer pour l'usage du véhicule une somme en rapport avec la distance parcourue.« [1])

Das Wesen der Wagenmiete liegt darin, dass nicht ein Preis einseitig festgesetzt sein kann für eine Leistung, deren Wertung der leistenden Bahn allein obliegt, wie es der monopolähnliche Charakter den Eisenbahnen bei der Preisbildung in ihrem Fracht- und Personenverkehr gestattet. Im Gegenteil treten bei der Wagenmiete die Verwaltungen abwechselnd zu einander in das Ver-

[1]) S. 1257.

Digitized by Google

hältnis des Leistenden und des Empfängers und ihr eigenes Interesse gebietet deshalb, den Mietsatz möglichst niedrig zu halten. Es kommt aber noch hinzu, dass es sich jeweilig nicht allein um eine Leistung der transportierenden Bahn handelt, dieser vielmehr auch das Recht eingeräumt wird, den fremden Wagen wie einen eigenen zu benützen; ein Recht, das zu Gunsten des Wageneigentümers bewertet werden und im Mietsatz zum Ausdruck kommen muss. Dieser Mietsatz ist ferner nicht wie die Transportkosten von der Menge der zu befördernden toten Last abhängig. Er ist mit andern Worten nicht dem sog. Preisgesetz des Verkehrs unterworfen, sondern er bleibt innerhalb gewisser Grenzen und Zeiträume stabil. Seine Festsetzung ist das Ergebnis eines zwischen den die Verkehrsbeziehungen pflegenden Bahnen abgeschlossenen Vertrags, der von Zeit zu Zeit, den veränderten Verhältnissen entsprechend, einer Neuregelung bedarf. Dadurch erlangt die Wagenmiete auch mehr den Charakter einer Gebühr denn eines stetig schwankenden Marktpreises.

Preis und Gebühr sind zwar zwei verschiedene Bezeichnungen für denselben Begriff, ich habe aber doch geglaubt, hier eine Unterscheidung annehmen zu müssen, um anzudeuten, dass die Wagenmiete nicht den durch Angebot und Nachfrage beeinflussten Preisschwankungen unterworfen ist, sondern einseitig und konkurrenzlos und (für längere Zeiträume) unabänderlich festgesetzt wird, wobei keine Wahl bleibt, ob die Bedingungen annehmbar sind oder nicht.

In den Eisenbahngesetzen und -Erlassen wird freilich der Ausdruck Gebühr zur Bezeichnung der Gegenleistung für die Inanspruchnahme der Verkehrsanstalten durchweg vermieden, und ausserdem verstosse ich dabei auch noch gegen den schulmässigen Begriff der Gebühr. Jedoch ist dieser recht umstritten.

Am engsten zieht den Kreis Schall (Schönberg's Handbuch der politischen Oekonomie 1891, Band III, S. 97), der den Gebührenbegriff ausschliesslich an „Amtshandlungen zur Verwirklichung wesentlicher Staatszwecke" knüpft. Stein (Finanzwissenschaft II, S. 250) unterscheidet „eigentliche Gebühren" für die

Digitized by Google

rein amtliche Arbeit und „Regaliengebühren" für die Benutzung eines Regals. Alle diese und andere Definitionen stimmen darin überein, dass sie den Gebührenbegriff für untrennbar halten von irgend einem Staatszweck.

Das scheint mir aber viel zu eng und wenn auch historisch begründet, doch nicht gerechtfertigt zu sein. Warum soll ein und dieselbe Handlung bei der einen juristischen Person eine Gebühr sein, im Sinne der gebräuchlichen Definition, und bei der andern nur eine Gebühr im Sprachgebrauch? Aus dem einzigen Grunde, weil im ersten Fall beispielsweise der Fiskus und im andern eine Aktiengesellschaft die juristische Person ist!

Auch wenn man die Richtigkeit dieser Rubrizierung bestreitet, so steht doch immerhin fest, dass nach den Grundsätzen, die der Berechnung der Wagenmiete des deutschen Systems s. Z. zu Grunde gelegt wurden, die Wagenmiete nicht ein Gegenstand privatwirtschaftlichen Erwerbs, eine Finanzquelle sein soll, sondern nach dem Gebührenprinzip zu bemessen ist, als ein blosses Entgelt für eine Leistung. Diese Leistung ist die Übergabe des Wagens zur Weiterbeförderung, mit gleichzeitiger Einräumung der beliebigen Benützung.

Es liegt also eine zweiseitige Obligation vor. Die Leistung beruhte seither auf freier und daher auch jederzeit kündbarer Vertragsschliessung, da bisher nur in wenigen Fällen eine gesetzliche Verpflichtung zum Verkehr mit andern Bahnen bestand. Das schweizerische Transportgesetz von 1875 hatte die Pflicht zur Weiterbeförderung auch auf ausländische Bahnen aufgenommen; dagegen anerkannte das deutsche Handelsgesetzbuch von 1861 die Transportpflicht nur innerhalb der eigenen Strecke (Art. 422) und noch das letzte Betriebsreglement eine solche nur innerhalb des eigenen Landes (§ 46). Erst das internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr hat hier Wandel geschaffen und die Bahnen aller beteiligten Länder zu einer Transportgemeinschaft zusammengeschlossen und die Verpflichtung aufgestellt,

Digitized by Google

einen direkten und durchgehenden Verkehr zu gestatten und durchzuführen. (Art. 1 und 5 und Schlussprotokoll. [1])

Nach den Gesetzen des heutigen Verkehrs ist es also eine unabweisbare Verpflichtung, den Wagen der fremden Bahn zur Weiterbeförderung zu übergeben und zur Benützung zu überlassen. [2])

---

[1]) In der Litteratur ist die juristische Charakterisierung dieses Verbandes allerdings noch nicht völlig übereinstimmend. Meili spricht in seiner Schrift, Internationale Eisenbahnverträge (Hamburg 1887), S. 45 von einer „internationalen Zwangsgemeinschaft, vermöge deren die betreffenden Linien als eine wirtschaftliche und juristische Einheit erscheinen." Dieser Gedanke kehrt wieder bei Meili, Die internationalen Unionen über das Recht der Weltverkehrsanstalten und des geistigen Eigentums (1889), S. 34/35. Andere Juristen sprechen von einer „gesetzlichen Transportgemeinschaft". Vgl. z. B. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht (1893), S. 99. — Auf Seite 411/12 sagt dieser Schriftsteller, dieses „Gemeinschaftsverhältnis" sei kein freiwilliges, sondern ein den Eisenbahnen durch das Übereinkommen auferlegtes. Ich verweise ferner auf Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht (1894), S. 49. Dieser Autor findet, der Ausdruck „obligatorische oder gesetzliche Transportgemeinschaft" verdiene vor andern den Vorzug.

[2]) In einem aus dem Jahre 1889 stammenden Rechtsstreit betreffend Pfändbarkeit der Wagenmieten und Wiederherstellungskosten der vor dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport zu Bern seine schiedsgerichtliche Entscheidung fand, wandte der beklagte preuss. Eisenbahnfiskus ein, dass keine Bestimmung des internationalen Übereinkommens die Eisenbahnen verpflichte, ihr Rollmaterial auf die Gleise fremder Unternehmungen übergehen zu lassen. Das Zentralamt gab zu, dass das internationale Übereinkommen eine allgemeine Verpflichtung der Bahnen, ihr Wagenmaterial in ausländisches Gebiet übergehen zu lassen, nicht aufstelle. Es führte aber weiter aus, dass der Wagenübergang nicht nur in Art. 23 Abs. 5 vorgesehen, sondern auch die Voraussetzung des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu § 14 des internationalen Übereinkommens sei. Diese Bestimmung involviere, dass die internationalen Transporte so weit als möglich ohne Umladung die Bahn- oder die Landesgrenzen passieren, und zwingt die Gesellschaften, über die gegenseitige Benützung ihres Wagenmaterials unter sich

Digitized by Google

Die Gegenleistung für die Benützung des Wagens ist die Wagenmiete, soweit das Rechtsgeschäft nicht zu einem Naturaltausche wird wie beim russischen System. Dieses letztere stellt für beide Parteien die gleichen Verpflichtungen auf: es kennt für die Regel keine Umwertung und Aufrechnung der Leistungen, sondern einfach den Austausch von Wagen gegen Wagen. Es stellt also juristisch ein Tauschgeschäft vor.

Anders aber verhält es sich bei den übrigen Systemen, die in Abschnitt I in ihren Hauptzügen geschildert sind.

Nach Meili „liegt eine *locatio conductio rei*“ vor, wenn Bahnen unter sich Lokomotiven, Wagen u. s. w. vermieten.“ [1]) Der Begriff der Sachmiete im engern Sinn erscheint aber für die Wagenmiete zu eng, denn diese lässt nur den Gebrauch einer vertretbaren Sache o h n e Fruchtgenuss zu, während die Pacht ausserdem auch zur Ziehung von Früchten, hier also einer Transportleistung, berechtigt.

In einem besonderen Fall hat denn auch das schweizerische Bundesgericht entschieden, dass ein Pachtverhältnis vorliege, [2]) wenn Eisenbahnwagen auf fremden

---

Verträge abzuschliessen und sich gegenseitig die Wagenmietgebühren etc. zu kreditieren.

(Vergl. Schiedsgerichtliche Entscheidung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern vom 10. Februar 1900, auch abgedruckt in der Zeitg. des V. D. E. V. Nr. 26 von 1900). Vergl. ferner auch die meines Erachtens irrtümliche Kritik dieses Entscheids in der Nro. 33 der Ztg. des V. D. E. V. vom 23. April 1900.

[1]) Meili. Das Recht der modernen Verkehrsanstalten (Leipzig 1888), S. 51.

[2]) In einem Rechtsstreit aus dem vertragsmässig geregelten Mitbenutzungsrecht der Station Gossau der V. S. B. durch die N. O. B. wird im Urteil vom 15. November 1893 u. a. ausgeführt:

„Insoweit hier eine zwangsweise Mitbenutzung fremden Eigentums gegen Entgelt stattfindet, ist ein der Expropria-

Digitized by Google

Bahnen laufen, und in dem angeführten Fall mag diese Konstruktion zutreffen. Es handelte sich um Mitbenützung einer Teilstrecke, bezw. einer Station der Nordostbahn durch einzelne Betriebsmittel und ganze Züge der Vereinigten Schweizerbahn, also um einen an ein bestimmtes Eisenbahngleise gebundenen Verkehr. Hier könnte man sich darauf berufen, dass die Eisenbahnwagen zum Eisenbahngleise in einem untrennbaren Abhängigkeitsverhältnis stehen. Allein wenn ich auch anerkenne, dass dieses Abhängigkeitsverhältnis vorhanden ist, so erscheint es mir für die Beurteilung des Rechtsverhältnisses beim Wagenübergang durchaus unerheblich: Das entscheidende Merkmal liegt meiner Ansicht nach nicht darin, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die auf Eisenbahnschienen zu laufen bestimmt sind, als vielmehr darin, dass die Wagen Transportbehälter sind, die in grossen Spielräumen, nicht blos in den Grenzen ihrer Gattung, sondern auch ihrer Eigentumsmerkmale, sich gegenseitig vertreten können. Die Eisenbahnwagen als solche können also nicht als Immobilien betrachtet werden.

Dies ergiebt sich auch deutlich aus der Praxis. Die Wagenparke der Eisenbahnverwaltungen weisen eine recht erhebliche Zahl von Wagengattungen auf, die unter Umständen ebenso bedeutende Unterschiede in Grösse, Bauart und Wert zeigen, ohne dass dies für den Übergang der Wagen rechtliche oder wirtschaftliche Folgen

---

tion ähnliches Verhältnis vorhanden; ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, dass hier kein dingliches Recht an fremder Sache erworben wird. Es liegt vielmehr ein pachtähnliches Verhältnis vor, zu dessen Bestellung ein gesetzlicher Kontrahierungszwang besteht. Das von der Anschlussbahn zu leistende Entgelt soll ein Äquivalent für das Recht der Mitbenutzung sein.“ Vergl. Entscheidungen des schweizer. Bundesgerichts. (Jahrgang 1893.) Band XIX. S. 751.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

irgend welcher Art hätte. Ebenso ist es bei der Beladung der Wagen in der Regel ganz gleichgiltig, welche Wagengattung gerade in Benützung genommen wird; ja es liegt in den meisten Fällen ganz im Belieben der unteren Eisenbahnorgane, welche Wagengattung zur Beladung, und in der Folge zum Übergang auf eine fremde Bahn bestimmt wird. Aber selbst wenn eine bestimmte Wagengattung notwendig wird, ist es wieder durchaus unerheblich, welcher Wagen der gewünschten Gattung gerade zur Verfügung steht und gewählt wird, selbst aus den Wagen verschiedener Verwaltungen. Der Umstand, welcher Wagen gelegentlich zur Übergabe an eine fremde Bahn gelangt, hängt also lediglich vom jeweiligen Vorrat oder vom Zufall ab, und die Folgen sind für die Verwaltungen für alle Wagen und Wagengattungen dieselben: Die Erstattung eines bestimmten Mieteertrags, der — wenigstens beim deutschen System [1]) — für alle Fahrzeuge, ohne Rücksicht auf Grösse, Bauart und Wert sich gleichbleibt. Bei einigen Bahnen allerdings hängt der Mieteertrag noch von der Grösse und Bauart, oder der Bestimmung des Wagens ab (d. h. mit welchen Zügen er zu laufen bestimmt ist), aber auch in solchen Fällen ist die einzige für den Wagenaustausch in Betracht kommende Eigenschaft des Wagens sein Eigentumsmerkmal und seine Nummer, Eigenschaften, durch welche er sich von den übrigen Wagen seiner Art unterscheidet.

Von einer Pacht der Eisenbahnwagen beim gegenseitigen Wagenaustausch kann nach dem Gesagten nicht

---

[1]) Bisher war diese Uniformität nicht streng durchgeführt und noch das letzte V. W. U. von 1889 hatte für die achträdrigen Personen- und Gepäckwagen der württbg. Staatsbahn die (einzige) Ausnahme zugelassen, dass für deren Benützung die doppelten Mietsätze zu entrichten seien. Im neuesten Übereinkommen von 1897 ist auch diese Ausnahme weggefallen.

Digitized by Google

die Rede sein; aber auch die gesetzlichen Voraussetzungen der reinen Sachmiete treffen, wie noch gezeigt werden soll, auf das fragliche Rechtsverhältnis nicht vollständig zu.

In der Natur des Eisenbahnbetriebs liegt es, dass die Eisenbahnwagen infolge von Unfällen häufig genug Beschädigungen ausgesetzt sind. Mag nun die Ursache dieser Unfälle sein, welche sie wolle, für den Wagen selbst, bezw. für die demselben zugefügte Beschädigung ist jeder Unfall, der eine Wagenbeschädigung zur Folge hat, als ein den Mieter treffender Zufall anzusehen: es ist, ohne Rücksicht auf die Natur und Grösse des entstandenen Schadens, die Beschädigung zu betrachten als im Verlaufe eines ordnungsmässigen Gebrauchs entstanden. Der Fall, dass böswillige Absicht, grobe Fahrlässigkeit oder Schuld eines Dritten (d. i. Nichteisenbahnbediensteter) vorliegt, ist dagegen im V. W. U. § 22 Abs. 1 d besonders vorgesehen und geregelt.

Bei der Sachmiete bestehen nun die Verpflichtungen des Mieters u. A. in der Rückgabe der Sache nach gemachtem Gebrauch und Schadenersatz für absichtliche oder fahrlässige Beschädigungen; für solche Verschlechterungen der Sache, welche durch ordnungsmässigen Gebrauch oder durch Zufall entstehen, hat er dagegen nicht aufzukommen. Wie soeben ausgeführt, ist jede im Eisenbahnbetrieb entstandene Beschädigung fremden Rollmaterials generell als durch ordnungsmässigen Gebrauch entstanden zu betrachten, und solche Beschädigungen hätte, wenn auf die Wagenmiete die Bedingungen der *locatio conductio rei* zutreffen sollten, der Mieter, d. h. die benutzende Verwaltung, nicht zu ersetzen. Dies trifft aber beim gegenseitigen Wagenaustausch nicht vollständig zu, da hier unter gewissen Umständen die benutzende Verwaltung für den entstandenen Schaden einzutreten hat. Diese Umstände sind geregelt in den Ab-

Digitized by Google

schnitten *E.* und *F.* des V. W. U. „*Beschädigung und Wiederherstellung der Wagen*“ und „*Vergütung der Ersatz- und Wiederherstellungskosten.*“ Danach hat die benutzende Verwaltung, abgesehen von den übrigen Bestimmungen, einen den Betrag von 40 Mark übersteigenden Schaden zu ersetzen und zu tragen und zwar ohne Rücksicht auf die Ursache der Beschädigung. [1]) Bei grösseren Beschädigungen, oder bei solchen Beschädigungen, die eine Auswechslung der Achsen und Räder notwendig machen, hat der Vermieter (Wageneigentümer) die Ersatzstücke gegen Rückgabe der alten auf eigene Kosten zu liefern. [2])

Daraus geht deutlich hervor, dass der Mieter unter gewissen Bedingungen auch für solche Verschlechterungen, die durch ordnungsmässigen Gebrauch entstanden sind, aufzukommen hat. Überdies ist der Natur der Sache nach in sehr vielen Fällen eine Rückgabe des Fahrzeugs in seiner ursprünglichen Beschaffenheit nicht möglich, vielmehr kann nur eine generische Rückgabe der übergebenen Sache stattfinden ohne Rücksicht darauf, ob der erwachsene Schaden vor der Rückgabe beseitigt worden ist oder nicht. Dadurch ist denn auch die Möglichkeit ausgeschlossen, das durch den gegenseitigen Wagenaustausch eingegangene Rechtsverhältnis als *locatio conductio rei* im strengen Sinn zu definieren,

[1]) Die Schadenbeträge sind „von derjenigen Verwaltung zu ersetzen, bei welcher sie zuerst den anrechnungsfähigen Betrag erreichten, auch wenn die Schäden teilweise schon auf rückliegenden Bahnen entstanden waren.“ Eine Ausnahme findet nur in solchen Fällen statt, „wo ein Dritter (Nichteisenbahnbediensteter) Ersatz geleistet hat.“ (§ 22 Abs. 1 d). Ausserdem haftet „für Brandschaden in Ermangelung ausdrücklicher anderweiter Vereinbarung die benutzende Verwaltung nicht.“ (§ 22 Abs. 1 F.)

[2]) „Achsen und Räder sind stets von der Eigentumsverwaltung gegen Rückgabe des alten Materials unentgeltlich zu ersetzen.“ (§ 22 Abs. 1 a.)

Digitized by Google

wenn auch einzelne Charakterzüge dieser Rechtsfrage zutreffen würden. Da sich diese Art von Rechtsgeschäften in dem gegebenen Rahmen nicht unterbringen lässt, scheint auf den ersten Blick nichts anderes übrig zu bleiben, als den gegenseitigen Wagenaustausch mit seiner Folge der Wagenmiete als eine *locatio conductio rei sui generis* zu definieren: **es ist ein für sich selbst bestehendes Rechtsgeschäft, das der reinen Sachmiete am nächsten kommt.** [1])

Diese Definition trifft auf alle Systeme, mit Ausnahme des russischen, zu, da die verschiedenen Übereinkommen (siehe Abschnitt I), abgesehen von der Höhe des normierten Schadenersatzes, ganz analoge Bestimmungen enthalten, und das deutsche und das französische System überdies auch in der Höhe des Schadenersatzes (40 Mk. bezw. 50 frs.) miteinander übereinstimmen.

---

[1]) Die begriffliche Festhaltung der Miete liesse sich freilich dadurch rechtfertigen, dass man sagen würde, die Kontrahenten haben die normalen zivilrechtlichen Liberirungsgründe des Mieters bis zu einem bestimmten Schadensquantum vertraglich ausgeschlossen. Und, alles wohl erwogen, dürfte diese juristische Konstruktion zutreffender sein, da eben jene besonderen Rechtsfolgen nicht auf dem gesetzlichen Begriffe der Miete, sondern auf einer vertraglichen Verständigung beruht.

Digitized by Google

III.

Die Entwicklung des Vereinswagenübereinkommens.

Die weitere Untersuchung wird sich vorwiegend auf das Wagenübereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (V. W. U.) beschränken. In demselben macht sich die geschichtliche Entwicklung bezw. Überlieferung in mehreren Bestimmungen erheblich bemerkbar, und diese Thatsache veranlasst mich, in kurzen Zügen eine geschichtliche Entwicklung der verschiedenen Bestimmungen zu geben, soweit sie sich auf die Verwendung und Ausnützung der Wagen beziehen und auf die zur Vergütung kommenden Entschädigungen. Es betrifft dies die Abschnitte a—c des gegenwärtigen Vereinswagenübereinkommens.

Der allmähliche Ausbau der Eisenbahnnetze der einzelnen Länder hatte mit dem Entstehen der Eisenbahnanschlüsse schon von 1848 ab eine Reihe von Bahnen genötigt, zur Pflege der gemeinsamen Verkehrsinteressen nähere Verbindungen unter sich anzuknüpfen, welche in der Folge zur Bildung besonderer Eisenbahnverbände führten.

Der erste dieser Verbände war der 1848 gegründete „Norddeutsche Verband", der Verabredungen über die direkte Abfertigung der Güter, die Vermeidung der Umladung und die gegenseitige Benutzung der Güterwagen sowie die Schaffung gemeinschaftlicher Abrechnungsbüreaus enthielt. Den Verabredungen dieser

Digitized by Google

Art traten mit der Zeit immer mehr namentlich auch ausländische Verwaltungen bei, so dass schon 1850 eine gemeinschaftliche Benutzung der Wagen auf den Köln-Minden-Hannöverschen, Braunschweigischen, Rheinisch-Belgischen, Französischen, Schlesisch-Österreichischen, Berlin-Hamburg und Sächsisch-Böhmischen Bahnen stattfand. Die Grundlagen dieser Verkehrsbeziehungen bildeten in erster Reihe das am 1. April 1850 veröffentlichte „Übereinkommen zwischen den zum deutschen Eisenbahnverein gehörenden Verwaltungen über den direkten Güterverkehr"; dann die in der Generalversammlung des Vereins zu Aachen (1850) beschlossenen „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinseisenbahnen".

Das erstgenannte „Übereinkommen" enthält in seinem § 2 die grundlegende Bestimmung, dass

> „die Umladung der Güter beim Übergang von einer Bahn auf eine andere möglichst vermieden werden soll, soweit das Durchgehen derselben in demselben Wagen **zu ihrer Konservation oder schnelleren Beförderung beitragen kann**",

ferner dass

> „**die Verwaltungen gegenseitig gestatten sollen, dass fremde Wagen auf ihre Bahn und ihre Wagen auf** fremde Bahnen übergehen dürfen, vorbehältlich der Kontrolle über die Sicherheit der Wagen und mit der Beschränkung, dass eine Verwaltung nur dann verbunden ist, ihre Wagen auf eine fremde Bahn übergehen zu lassen, wenn ihr eigener Dienst es gestattet. Auch soll den benachbarten Verwaltungen überlassen bleiben, sich über die näheren Bedingungen des Übergangs zu einigen."

Zu diesem Zwecke waren auch noch Vereinbarungen über die Beschaffenheit der zum Übergange auf fremde Bahnen bestimmten Wagen geschaffen worden.

Dies waren die Keime des heutigen Vereinswagenübereinkommens, die aber noch keine übereinstimmenden Grundsätze über Wagenmieteberechnung, Benutzungsfristen, Unterhaltung der Transportmittel, Haftung bei

Digitized by Google

Wagenbeschädigung u. s w. enthielten; ein Mangel, der sich mit der wachsenden Ausdehnung des Vereins immer mehr fühlbar machte.

Den ersten Anlass zu einer Weiterentwicklung des Übereinkommens in dieser Richtung bot ein Antrag des Kgl. Sächsischen Finanzministeriums vom 22. Juli 1852, der den Wunsch aussprach:

> „Die Generalversammlung wolle beschliessen, dass die Frage über zweckmässige Regelung der gegenseitigen Benutzung von Transportmitteln einer Kommission zur Erörterung und Berichterstattung für die nächste Generalversammlung übertragen werde."

Dieser Antrag wurde der neungliedrigen Kommission für die Aufstellung des Vereinsgüterreglements überwiesen, deren Majorität sich dahin aussprach,

> „dass durch § 2 des Übereinkommens über den direkten Güterverkehr dasjenige, was hinsichtlich des Überganges der Wagen durch den Verein generell festzusetzen sei, seine Erledigung bereits gefunden habe und dem Antrage des K. Sächsischen Finanzministeriums eine weitere Folge nicht zu geben sei."

Die Generalversammlung Berlin (1853) kam aber zu einem andern Beschluss und stellte an das K. Sächsische Finanzministerium das Ersuchen, den Entwurf eines „Regulativs" auszuarbeiten, zu dessen Vorberatung gleichzeitig eine Kommission eingesetzt wurde, deren Entwurf den Titel führte:

> *„Normalbestimmungen für die wechselseitige Wagenbenutzung im Bereiche der dem Übereinkommen über den direkten Güterverkehr beigetretenen Eisenbahnverwaltungen."*

Dieser Entwurf wurde von der Generalversammlung Breslau (1855) in der vorgeschlagenen Fassung angenommen. Die Bestimmungen traten noch im selben Jahre als die

„Normalbestimmungen etc. von 1855"

in Kraft. **Der Verein umfasste damals 46 Mitglieder mit einem Bahnnetz von 9112 km.** Die „Normalbe-

Digitized by Google

stimmungen“ wurden jedoch nicht von allen Verwaltungen eingeführt, da sie keine prinzipielle Verbindlichkeit besassen und nur dann angewendet werden sollten, wenn ein direkter Güterverkehr bestand, bei dem der Übergang der Wagen nicht ausdrücklich ausgeschlossen war.

Diese Normalbestimmungen enthalten für den Fall missbräuchlicher Verwendung folgende vertragliche Androhung:

> „Andernfalls bleibt diejenige Verwaltung, welche Transportmittel einer fremden Verwaltung willkürlich benutzt, der letzteren nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zur Schadloshaltung verpflichtet.“

Diese allgemeine Verweisung auf das objektive Recht gab der K. Preussischen Ostbahn Veranlassung, für die rechtswidrige Benutzung fremder Wagen eine Konventionalstrafe von 10 Thalern pro Tag und Wagenachse einzuführen, während die bayerische Staatsbahn beantragte, an Stelle der „Normalbestimmungen“ das zwischen einer Anzahl Mittel-, Nord- und Süddeutscher etc. Bahnen in Kraft befindliche

> „Regulativ für gegenseitige Benutzung etc. der Güterwagen“

zu setzen.

Infolge dieser Anträge kam am 1. März 1868 nach den Beschlüssen der Generalversammlung Mainz (1867) ein neues

> „*Regulativ für die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche der Verwaltungen des deutschen Eisenbahnvereins*“

zur Anwendung, das, neben einer Anzahl von Zusatz- und Ausnahmebestimmungen, die erwähnten Normalbestimmungen vom Jahre 1855 und das Verbandswagenregulativ vom 1. Mai 1867 aufhob (Amtsblatt der württ. Verkehrsanstalten von 1868 S. 641).

Das neue Vereinswagenregulativ von 1868 zeigt gegen-

Digitized by Google

über dem bisherigen sachliche Änderungen nur in den §§ 2 und 7, und doch hat dasselbe, wenigstens für die württembergische Eisenbahnverwaltung, eine wesentliche Neuerung zur Folge, da durch eine provisorische „Instruktion für Rapportierung u. s. w. von Wagen", eine „Wagenkontrolle der K. (württ.) Eisenbahndirektion" errichtet wird, während bis dahin die Abrechnung ganz durch die Zentralwagenkontrolle in Erfurt besorgt wurde, an welche auch die Rapporte einzusenden waren.

Das Regulativ von 1868 und der ohne Änderungen herausgegebene Neudruck desselben vom 1. April 1872 wird durch das nach den Beschlüssen der Generalversammlung Frankfurt 1873 wesentlich veränderte Wagenregulativ vom 1. Juli 1873 ersetzt. (Vergl. dazu Ztg. des V. d. E. V. Nr. 36 v. 1871 mit dem Kommissionsbericht.) Ich füge bloss bei, dass das neue Regulativ den Stoff anders anordnete und die Bestimmungen nach administrativen, rechnerischen und technischen Gesichtspunkten gruppierte.

Diesem Regulativ liegt erstmals die im süddeutschen Eisenbahnverband schon seit Oktober 1872 angewandte Berechnung der Miete nach Lauf und Zeit zu Grunde, und seine Hauptgrundlagen sind zum Teil heute noch in Kraft.

Im folgenden Regulativ vom 1. März 1874, redigiert nach den Heidelberger Generalversammlungs-Beschlüssen vom September 1873, erfolgt die Umrechnung der bis dahin gebräuchlichen Bezeichnung der Entfernung nach Meilen in Kilometer.

Das nächste Regulativ vom 1. Mai 1875[1]), redigiert nach den Budapester Generalversammlungs-Beschlüssen

[1]) Noch 1875 kam es vor, dass Wagen österreichischer Bahnen der Übergang auf deutsches Gebiet verweigert wurde. Vergl. Ztg. des V. d. E. V. 1875 S. 353.

Digitized by Google

vom September 1874, hat nur in den §§ 3 und 4 einige Änderungen aufzuweisen, findet jedoch bei den an die Schweiz grenzenden süddeutschen Bahnen, mit Ausnahme der Mietsätze, auch volle Anwendung auf den Verkehr mit der Schweiz. In den Generalversammlungen zu München und im Haag wurden einige Abänderungen beschlossen, von denen die wichtigste die allgemeine Einführung des Übergangszettels ist, die eine Neuausgabe des Regulativs, vom 1. Dezember 1877, bedingten. Diesem folgte rasch dasjenige vom 1. Januar 1881, welches als einzige Neuerung in § 2 die Gewährung einer 24stündigen Frist für Umladungen auf Unterwegsstationen enthält. Das nächste Übereinkommen vom 1. Oktober 1887, neu redigiert von der Kommission für das Wagenregulativ in den Sitzungen Leipzig 25. Januar und Bozen 5. Mai 1887, hat sachliche Änderungen nicht aufzuweisen, sondern beschränkt sich auf Einbeziehung vorhandener Deklarationsbeschlüsse in den Text und Verbesserung desselben durch Neuordnung des Stoffes. Uberdies kennzeichnet es sich nur durch die Verdeutschung seiner Aufschrift. Auch dieses neue Regulativ wird bald ersetzt durch das Ubereinkommen vom 1. Januar 1889, das in den die Abrechnung betreffenden Paragraphen ebenfalls keine Änderungen gegen das vorhergehende aufweist. Erst durch Nachtrag V (Generalversammlung Hamburg 1892) sind einige Erweiterungen, namentlich der §§ 2 und 3 hinzugetreten. Nun kommt das für das ganze Verkehrsleben Europas so bedeutungsvolle internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, das eine gesetzliche Transportgemeinschaft aller beteiligten Bahnen konstituiert und eine Anpassung auch aller sonstigen Bahnen erforderlich macht. Die Generalversammlung Graz 1894 beauftragt die Ausschüsse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und für technische Angelegenheiten mit einer Neubearbeitung des V. W. U. unter gleich-

Digitized by Google

zeitiger Erteilung einer Direktive. Mit dem 1. April 1897 tritt, unter Aufhebung des bisherigen nebst den Nachträgen, ein neues Übereinkommen in Kraft nach den Beschlüssen der Generalversammlung Berlin Juli 1896 [1]). Dieses neue Übereinkommen bringt zwar in manchen Punkten z. T. wesentlicher Natur, in der Anordnung des Stoffes einige Änderungen, darunter eine geringe Ausdehnung der Befugnis zur Rückbeladung fremder Wagen. Im grossen und ganzen ist es aber auf den seitherigen Anschauungen aufgebaut und lehnt sich auch in seinen Grundzügen an die früheren Übereinkommen an.

Man hielt es

„für geboten, von allen Änderungen Abstand zu nehmen, deren Tragweite sich nicht genügend übersehen liess, oder bezüglich deren zu befürchten war, dass sie abgelehnt werden würden und dadurch das ganze Reformwerk gefährden könnten. Es sind deshalb nur solche Änderungen von erheblicher Wichtigkeit vorgeschlagen worden, welche in dem gemischten Ausschusse eine ganz überwiegende Mehrheit gefunden haben. Gänzlich abgesehen ist namentlich von jeder Änderung der Vergütungssätze für die Wagenbenutzung.“ (Entwurf S. 2)

Die Vorberatungen zum gegenwärtigen V. W. U. haben aber in vielen Punkten ganz wesentlich zur Klärung der Sachlage beigetragen und namentlich auch die nur auf Überlieferung beruhende Existenz mancher Bestimmungen schonungslos aufgedeckt, so dass diese geschichtlichen Untersuchungen in der Folge doch vielfach zu einer Weiterentwicklung des Wagenübereinkommens Veranlassung geben werden.

[1]) Wo das neue Übereinkommen von dem früheren abweicht, hätte jedesmal auf die Beschlussfassung (Generalversammlung Berlin 1896) verwiesen werden sollen, der Beisatz wurde aber weggelassen, um die vielfachen Wiederholungen zu vermeiden.

Digitized by Google

Die Normalbestimmungen von 1855 stehen in Bezug auf ihren Inhalt z. T. so isoliert, dass bei einem Verfolg der geschichtlichen Entwicklung nur in sehr vereinzelten Punkten von diesen ausgegangen werden kann. Die Grundlagen für die heutigen Bestimmungen bilden das Übereinkommen von 1868, besonders aber das von 1873. Der Vollständigkeit halber sollen daher aus den Normalbestimmungen von 1855 auszugsweise die Bestimmungen hier wiedergegeben werden, die sich von den späteren besonders unterscheiden. Als wesentliches Moment ist dabei hervorzuheben, dass das deutsche Vereinswagenübereinkommen schon von Anfang (1855) an die Entrichtung der Wagenmiete für den Hin- und Rückweg, ob leer oder beladen, forderte.

„Normalbestimmungen von 1855.

§ 1.

Voraussetzungen für den Eintritt der wechselseitigen Güterwagenbenutzung.

Der Übergang der Güterwagen von einer Bahn auf die andere und die diesfällige wechselseitige Wagenbenutzung findet ausser in dem Falle eines entsprechenden besonderen Übereinkommens nur insoweit statt, als solches durch den direkten Güterverkehr nach Massgabe von § 2 des Übereinkommens und bezw. des Reglements bedingt wird. Andernfalls bleibt diejenige Verwaltung, welche Transportmittel einer fremden Verwaltung willkürlich benutzt, der letzteren nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zur Schadloshaltung verpflichtet.

§ 2.

Bestimmungen für die wechselseitige Wagenbenutzung.

In Ansehung der Bedingungen einer nach dem vorhergehenden statthaften Transportmittelbenutzung ist zu-

Digitized by Google

nächst den deshalb zwischen den betreffenden Verwa tungen getroffenen besonderen Vereinbarungen nachzugehen. Insofern aber Vereinbarungen überhaupt nicht vorhanden sind oder in solchen betreffende Bestimmungen fehlen, treten folgende Bestimmungen subsidiarisch ein.

§ 3.

Ortsgrenze für die Verwendung fremder Güterwagen.

Ohne ausdrückliche Genehmigung der Eigentümer darf ein Wagen weder über den Bestimmungsort der direkt bewirkten Ladung oder die zur Umladung bestimmte Station hinaus, noch auf Seitenlinien, noch endlich im innern Verkehre der fremden Verwaltung benutzt werden.

§ 4.

Benutzung der Wagen auf dem Rückwege nach der Heimat.

Die Wiederbeladung des am Bestimmungsorte entleerten fremden Wagens ist nicht nur gestattet, sondern es soll dieselbe auch in der Regel erfolgen, dafern sich Rückladung findet, welche für eine auf dem direkten Heimwege gelegene oder für eine andere, aber entweder im Bereiche der Wageneigentümer oder über dieses Bereich hinaus gelegene Station bestimmt ist, und wenn nicht der Rückladung wegen die in § 5 bestimmte Frist überschritten wird.

Die Wiederbeladung kann nicht nur an dem Bestimmungsort der ursprünglichen Ladung, sondern auch auf einer andern von dem leer zurückgehenden Wagen berührten Station stattfinden.

§ 5.

Zeitgänge der Wagenbenutzung.

Die wechselseitige Gestattung der Wagenbenutzung beruht auf der Voraussetzung, dass jede beteiligte Verwaltung für möglichste Abkürzung der Zeit der Benutzung Sorge tragen werde.

Eine jede Verwaltung ist daher verpflichtet, den Weitertransport des fremden Wagens, gleichviel ob derselbe

Digitized by Google

beladen oder unbeladen auf dem Hin- oder dem Rückweg begriffen ist, stets mit nächstem Güterzuge zu bewirken, auf der Bestimmungsstation denselben unverweilt zu entladen und, je nachdem Rückladung augenblicklich vorhanden ist oder nicht, beladen oder leer an die Verwaltung, welcher er gehört, zurück zu dirigieren.

Für die Entladung und Wiederbeladung am Bestimmungsorte wird eine Frist von zweimal 24 Stunden gestattet, nach deren Ablauf der Wagen unbedingt, gleichviel, ob wieder beladen oder unbeladen, mit nächstem Güterzuge zurückgesendet werden muss.

Zum Zwecke einer Wiederbeladung resp. Entladung des heimkehrenden Wagens auf einer Unterwegsstation darf dessen Lauf um nicht mehr als 24 Stunden unterbrochen werden.

Die Zeit für die zulässige Benutzung eines fremden Wagens von dessen Absendung bis zu dessen Rückkehr bestimmt sich für die betreffenden Touren nach den jeweiligen Fahrplänen der verbundenen Bahnen unter Zurechnung der vorgedachten Ent- und Wiederbeladungsfristen.

§ 6.

Vergütung für die Wagenbenutzung.

Eine jede Verwaltung, auf deren Bahnen ein fremder Wagen nach den Bestimmungen dieses Regulativs in Benutzung kommt, hat für letztere dem Eigentümer eine Vergütung und zwar:

a) in der Eigenschaft eines Wagenzinses für die innerhalb der gestatteten Zeitgrenzen erfolgte Benutzung,
b) in der Eigenschaft einer Verzögerungsgebühr für die über jene Grenzen hinaus geschehene Benutzung

zu gewähren.

§ 7.

Wagenzins.

Der Wagenzins beträgt auf jede Achse und durchlaufene Bahnmeile, gleichviel ob der Wagen beladen oder leer gelaufen ist, 9 Silberpfennige (3/4 Sgr.).

Diese Vergütung wird sowohl für den Hinweg als für den Rückweg des Wagens berechnet.

Digitized by Google

§ 8.

Verzögerungsgebühr.

Die Verzögerungsgebühr tritt neben dem nach § 7 zu erhebenden Wagenzinse ein, wenn der auf fremde Bahnen übergegangene Wagen nicht innerhalb der aus der Berechnung der in § 5 bezeichneten Fristen sich ergebenden Gesamtzeit in das Bereich der Eigentümer zurückgelangt ist. Dieselbe beträgt für jeden angefangenen Tag der Zeitüberschreitung und auf jede Wagenachse

fünfzehn Silber- oder Neugroschen

und ist seitens derjenigen Verwaltung zu erlegen, in deren Bereich die Verzögerung verschuldet worden ist.

Eine Verzögerungsgebühr ist ebenfalls für jede über die in § 5 bestimmte Rücksendungsfrist zurückbehaltene Wagendecke im Betrag von 5 Silbergroschen für jeden angefangenen Tag zu entrichten.

§ 17.

Benutzung von Wagen fremder Verwaltungen.

Kommen im Bereiche derjenigen Verwaltungen, für welche gegenwärtiges Regulativ Geltung hat, Wagen einer dem Verein nicht angehörenden fremden Eisenbahnverwaltung in Verwendung, so sollen dieselben als Wagen derjenigen Vereinsverwaltung, von welcher aus sie ihren Lauf in das Vereinsgebiet genommen haben, behandelt werden. Die letztere aber ist gehalten, die betreffenden Vereinsverwaltungen rücksichtlich aller etwa seitens der fremden Verwaltung wegen der erfolgten Benutzung ihrer Wagen zu erhebenden Ansprüche zu vertreten."

Digitized by Google

Das gegenwärtige Übereinkommen.

§ 1.

Der § 1 ist von seinem ersten Auftreten im Übereinkommen 1873 an (Generalversammlung Frankfurt 1873), bis zum letzten in Form und Inhalt derselbe geblieben. Der Inhalt war auch schon 1868 vorhanden in einer der damaligen Gestaltung des Vereins entsprechenden Fassung. Erst in der neuesten Fassung wird der Geltungsbereich des Übereinkommens ausdrücklich auch auf bisher vereinsfremde Verwaltungen ausgedehnt, und nunmehr sind alle Bestimmungen über den Umfang der Geltung des Übereinkommens, d. h. der früheren §§ 7 und 8, in veränderter Formulierung zwar, aber ohne sachliche Änderung im § 1 untergebracht. Weiter ist genau definiert, wer als Vereinsverwaltung zu betrachten ist und wer nicht. Darnach sind alle den Bestimmungen des V. W. U. unterworfenen Verwaltungen, ohne Unterschied ob sie die Vereinsmitgliedschaft besitzen oder nicht, als „Vereinsverwaltungen", alle übrigen Verwaltungen, gleichviel ob ihre Bahnen ausserhalb oder innerhalb des Vereinsgebiets liegen, als „vereinsfremde Verwaltungen" bezeichnet. Der Bereich des Vereins vom Standpunkt des V. W. U. ist sonach die Gesamtheit der Bahnen der Vereinsverwaltungen.

Der Absatz 3 entspricht ganz dem § 7 der bisherigen Übereinkommen, in denen er schon 1855 (als § 17) und 1868 (als Nr. 25 und 26) erscheint. 1873 erhält er eine neue, bis 1889 gleichbleibende Fassung, die im Nachtrag V (Generalversammlung Hamburg 1892 Ziff. 6) unter Wegfall einer besonderen Bestimmung über Steuerverschluss die gegenwärtige Form erhält.

Ebenso entspricht Absatz 2 dem früheren § 8, der 1868 in der folgenden Fassung neu hinzukam:

Digitized by Google

„Übergang der Wagen fremder Bahnen auf die Vereinsbahnen.

Treten Wagen von Bahnen, die nicht zu den Vereinsbahnen gehören, in den Bereich derselben ein, so werden solche in allen Beziehungen als Eigentum derjenigen Verwaltung angesehen, welche sie eingeführt hat, soweit nicht besondere Abmachungen zwischen der Wageneigentümerin und den benutzenden Vereinsbahnen bestehen."

§ 2

bildete bis zum letzten Übereinkommen von 1889 nur einen besonderen Absatz 7 des damaligen § 2 und erscheint erst im neuesten Übereinkommen als besonderer Paragraph, jedoch mit dem bisherigen Wortlaut. (Generalversammlung Heidelberg 1873 und Kommissionsbericht zu Punkt VII der Tagesordnung der Generalversammlung Frankfurt 1873.)

§ 3.

Die bedeutendste Wandlung hat im neuesten Übereinkommen der § 3 durchgemacht und zwar in der Richtung einer Erleichterung der Umlaufsfähigkeit der Wagen. Es hat eine Trennung der Bestimmungen über Hin- und Rückweg stattgefunden, und der § 3 hat nur den Hinweg zum Gegenstand, so dass der Paragraph gegen früher ein ganz anderes Gesicht erhält.

Ganz neu sind die Absätze 1 und 5

Absatz 1 definiert zunächst den Begriff „Hinweg" unter gleichzeitiger Streichung der von 1868 an in allen Übereinkommen beibehaltenen Definition der Bestimmungsstation.

Absatz 2 entspricht dem ersten Teil des früheren Absatz 1; seine Wirkung ist jedoch wesentlich verändert und verschärft. Die bis 1889 einen besondern Absatz 6 bildende Bestimmung nämlich, wonach der befördernden Verwaltung ausnahmsweise gestattet war, das Gut auf eigene Kosten umzuladen, ist jetzt weggefallen. Ferner

Digitized by Google

wurde die Umladung ganzer (tarifmässiger) Wagenladungen ausdrücklich verboten, bezw. auf einige besonders aufgeführte Fälle beschränkt, während die Umladung von Stückgutwagen ganz freigegeben wurde.

Bisher schon hatten einzelne Verwaltungen von dem Absatz 6 ausgiebigen Gebrauch gemacht, zum Nachteil der Wageneigentümer, was zwar heftigen Widerspruch erregte, aber doch nicht ausdrücklich als unstatthaft erklärt werden konnte. 1886 wurde dann eine grundsätzliche Entscheidung dahin getroffen, dass

> „regelmässige (systematische) Umladungen ausreichend beladener Güterwagen in Widerspruch mit der allgemeinen Verpflichtung stehen, die Wagen bis zur Bestimmungsstation durchlaufen zu lassen und deshalb regulativwidrig seien." (Protokoll Landeck Mai 1886.)

Die Entscheidung wurde aber nicht lange respektiert. Der Begriff „Bestimmungsstation" ist nunmehr in § 7 Absatz 4 näher definiert.

Absatz 3 zeigt ebenfalls eine prinzipielle Änderung gegen bisher. Das Übereinkommen von 1868 hatte eine Beladung von 40 % der Tragfähigkeit gefordert; 1873 (Generalversammlung Frankfurt 1873) wurde dann die unterste Gewichtsgrenze der Ladung auf 50 % hinaufgesetzt (s. auch Generalversammlung Hamburg 1892 Ziff. 6), während im gegenwärtigen V. W. U. die unterste Grenze bei Stückgutwagen nach dem Vorgang im internationalen Verbande auf 20 % des Ladegewichts ermässigt ist. In diesem Falle sind die Verwaltungen verpflichtet, Stückgutwagen zwar zu übernehmen, ohne sie jedoch weiterführen zu müssen. Gleichzeitig ist auch die ganz unkontrollierbare Bedingung fallen gelassen, dass jene 20 % des Ladegewichts ausmachenden Güter von der ersten Ladung herrühren müssen.

Der heutige Absatz 4 hat im Übereinkommen von 1868 als zweiter Absatz des damaligen § 2 folgende Fassung:

> „Der Weiterlauf der Wagen bis zur Bestimmungsstation

Digitized by Google

über die Grenzen des Vereins und der verbundenen Bahnen hinaus ist (gegen Zahlung der Wagenmiete) unter der Beschränkung straffrei gestattet, dass die für die Wagenbenutzung bis zur Ausgangsstation und zurück festgesetzte Frist nicht überschritten wird. Nur wenn Steuerverschluss oder die Beschaffenheit des Gutes die Umladung unthunlich machen, können die Wagen ohne diese Beschränkung auch über die Ausgangsstation hinaus bis zur Bestimmungsstation weiterlaufen."

Er behält dieselbe Fassung mit unwesentlichen Änderungen (die in Klammern gefassten Worte werden schon im folgenden Übereinkommen von 1873 gestrichen) als Absatz 3 bei bis 1881, in welcher Ausgabe auch die bis dahin besonders aufgeführten Ausnahmen bezüglich des Steuerverschlusses weggefallen sind. Im Übereinkommen von 1889 hat dann der Absatz als Nr. 4 eine etwas veränderte Fassung, und namentlich die Worte „unter der Bedingung straffrei" werden gestrichen (Protokoll Leipzig 1887). Diese Formulierung wird im Nachtrag V (Protokoll Hannover 1892 Ziff. 3) nochmals abgeändert, bis der jetzige Text nach den Berliner Generalversammlungsbeschlüssen von 1896 erscheint.

Der Absatz 6 erscheint erstmals 1874 (Generalversammlung Heidelberg 1873 Ziff. 7); er wird noch im selben Jahr durch Einführung der Worte „auch seitwärts und rückwärts" (Generalversammlung Budapest 1874) erweitert und erhält 1887 einen neuen, dem heutigen entsprechenden Wortlaut (Protokoll Bozen 1887 Ziff. 1 und Düsseldorf 1887 Ziff. 2). Die Erweiterung der neuen Bestimmung besteht darin, dass die Weitersendung auch mit neuem Frachtbrief und von einer Zwischenstation für statthaft erklärt wird, wodurch auch mehrmalige Weitersendungen desselben Wagens zulässig erscheinen.

Der Absatz 7 entspricht dem seitherigen Absatz 5 in Bezug auf den Inhalt fast vollständig. Der Unterabsatz a erscheint schon 1874 (Generalversammlung Heidel-

Digitized by Google

berg 1873), Unterabsatz b wird 1881 hinzugefügt. Im neuen Übereinkommen ist dann die Bestimmung weggefallen, dass bei Überführung nach einem Bahnhof desselben Orts, dies nur mit Zustimmung der entladenden Verwaltung geschehen darf. Dabei gilt als stillschweigende Voraussetzung, dass unter den Worten „nach einem andern Bahnhof desselben Orts" nicht notwendig ein Ort mit einheitlicher kommunaler Verwaltung zu verstehen sei.

§ 4

ist in seiner jetzigen Zusammensetzung erst mit dem neuesten Übereinkommen entstanden, ist aber nur eine zweckentsprechendere Zusammenfassung verschiedener früherer Bestimmungen, die in mehreren Paragraphen 3, 9 und 12 verzettelt waren. Er behandelt die die Übergangsstationen angehenden Bestimmungen nicht technischer Art, soweit sie nicht schon in § 3 berücksichtigt sind.

Die Absätze 1, 2 und 4 entsprechen in Form und Inhalt ganz dem früheren § 9, Übergabe und Übernahme der Wagen, der mit der Einführung der Zeitmiete erstmals 1873 erscheint. Der jetzige Text stammt von 1877 (Protokoll Leipzig 1887 und Bozen 1887 Ziff. 1). Unter

„alle in der Beförderung aufgehaltenen Wagen"

sind nicht nur die bereits unterwegs befindlichen zu verstehen, sondern selbst die in den Aufgabestationen zurückgehaltenen Wagen, da die Bahnen nicht ohne weiteres befugt sind, die Annahme neuer Sendungen abzulehnen. Auch die Befugnis zur Übernahmeverweigerung wegen zoll- und steueramtlicher Behandlung ist weggefallen. Über die Entwicklung dieses früheren § 9 siehe auch das Protokoll Wiesbaden 1881 Ziff. 5.

Absatz 3 entspricht dem zweiten Teil des früheren § 12 Absatz 3, der schon 1873 in seiner jetzigen Form erscheint. Über Beginn und Ende der Stunde siehe Protokoll 50 Hamburg 1895 Ziff. 6.

Digitized by Google

Die Absätze 5, 6 und 7 entsprechen fast wörtlich dem Absatz 8 des früheren § 3, der zu verschiedenen Zeiten auf seinen gegenwärtigen Inhalt gebracht wurde.

Dieser Absatz 8 hatte im Übereinkommen von 1868 folgenden Wortlaut:

„In leerem Zustande müssen die Wagen stets auf derjenigen Route zurückgesendet werden, über welche sie beladen gekommen sind. Werden sie von dieser Route abgelenkt, so ist bezüglich der dadurch für die transportierenden Verwaltungen entstehenden Nachteile und der ihnen dafür zu gewährenden Entschädigung (vergl. § 12 Absatz 3) diejenige Bahn verantwortlich, welche die Ablenkung verschuldet hat. In welcher Weise die Bestimmungen über Rücksendung der Wagen zur Ausführung zu bringen sind, bleibt der Erwägung jeder einzelnen Verwaltung überlassen."

In den Übereinkommen 1873—1875 heisst es dann:

„In leerem Zustande müssen die Wagen stets auf derjenigen Route zurückgesandt werden, über welche sie beladen gekommen sind. Bei einer den Bestimmungen im Absatz 3 zuwiderlaufenden Rückbeladung der Wagen sind die Wagen nach der Entladung auf dem kürzesten Wege zur Heimat zu dirigieren. Die Entladestation hat für einen solchen Wagen einen Begleitschein auszustellen und darin die Station zu bezeichnen, von welcher die Beladung bewirkt war."

Im Übereinkommen von 1877 erscheint zum erstenmal der Übergangszettel[1]) (Protokoll Haag 19. Juli 1877) in einem neuen Absatz, dessen Wortlaut in der Generalversammlung Hamburg 1892 Ziff. 6 neu festgestellt und in der Generalversammlung Graz 1894 durch die Bestimmungen über die Abnahme der Ubergangszettel vervollständigt wurde (siehe auch Protokolle Landeck vom Mai und Leipzig vom November 1892). Auch im gegenwärtigen Übereinkommen zeigen sich einige Änderungen. Der Wortlaut des Absatz 5 bedingt übrigens nicht, dass

[1]) Vergl. zum Beklebezettel auch Ztg. des V. d E. V. Nr. 54 von 1872.

Digitized by Google

die Anbringung der Übergangszettel auch im inneren Verkehr der zu besonderen Verbänden vereinigten Verwaltungen auf jeder Ubergangsstation ausgeführt werden müsse. Der Absatz 6 verlangt aber als neue Bestimmung, dass erstens der Übernahmetag auf dem Übergangszettel vermerkt wird und die Übergangszettel selber, deren Muster etwas abgeändert ist, stets an einer und derselben Stelle nebeneinander anzukleben sind.

§ 5.

Dieser Paragraph gehört zu denen, die der Kommission am meisten zu thun gaben, denn Jahre hindurch verschwand er oder einzelne Absätze nicht von den Tagesordnungen. In seiner jetzigen Zusammensetzung vereinigt er als Ergänzung zu § 3 namentlich die für die Ausnützung der Wagen durch fremde Bahnen geltenden Bestimmungen, die einen wesentlichen Bestandteil des früheren § 3 gebildet hatten. Über die Geschichte dieses früheren § 3 siehe die Verhandlungen der Kommission Amsterdam 1893 Ziff. 6 und 8.

Der erste Absatz erscheint 1868 (s. auch § 4 von 1855) schon in einer der heutigen ähnlichen Fassung, doch ist im neuesten Übereinkommen die Bestimmung weggefallen, dass fremde Wagen „vorzugsweise rasch zu entladen" seien, — sie erwies sich als unpraktisch und undurchführbar.

Absatz 2 ist zusammengezogen aus den früheren Absätzen 2, 3 und 4, von denen der letztere erstmals 1881 auftaucht. (Generalversammlungen Baden-Baden 1880 und Hamburg 1892 Ziff. 6). Der Absatz 2 des Ubereinkommens von 1868 hatte gelautet:

> „Die beladene Rücksendung ist stets der leeren vorzuziehen. Dabei ist zu beachten, dass zunächst die Wagen nach den Stationen der Heimatbahn und, wenn nach diesen keine Ladung vorhanden ist, nach Stationen jenseits der-

Digitized by Google

selben beladen werden. Fehlt auch nach letzteren Ladung, so sind die Wagen nach den auf dem direkten Heimwege gelegenen Stationen, und zwar zuerst nach denjenigen, die der Heimatsbahn am nächsten liegen, zu befrachten. (Vergl. jedoch Absatz 5.)"

Dieser Absatz 5 gestattete die Benutzung der Wagen im Binnenverkehr unter Einhaltung der Benutzungsfristen, fehlt aber schon 1873. Im gegenwärtigen V. W. U. wird diese Benutzung im Binnenverkehr durch den Absatz 3 wieder ausdrücklich zugestanden, nachdem schon im Protokoll Landeck 1886 S. 12 ausgesprochen worden war, dass

„die Benutzung fremder Wagen im Binnenverkehr zwar zugelassen, aber nicht zu fördern, sondern einzuschränken"

sei.

Absatz 2 selbst erhält in den Übereinkommen 1881 und 1887 den den Punkten a—c entsprechenden Wortlaut (Protokoll Hannover 1880 und Bozen 1887 Ziff. 1). Absatz 2d war früher ein besonderer Absatz 3, der im Laufe der Zeit von 1868 ab mehrfachen Änderungen nicht bloss redaktioneller Art unterzogen wurde (das Verhältnis der Grösse des Rückwegs zum Hinweg kommt erstmals 1881, Generalversammlung Baden-Baden 1880 S. 93 zum Ausdruck). Er erscheint in Form und Inhalt neu im gegenwärtigen Übereinkommen und zwar ist als Umwegsgrenze eine feste Verlängerung des Rückwegs gegen den Hinweg um 200 km gestattet. Die Beschränkung auf 25 % des Hinwegs hatte sich einerseits als zu gering, anderseits für den praktischen Dienst als unzweckmässig herausgestellt.

Der Absatz 3, der die Weitersendung oder Ablenkung eines Wagens innerhalb einer Zone von 200 km Halbmesser zum Zwecke der Rückladung betrifft, taucht zuerst im Übereinkommen von 1873 auf und lautet dort:

„Fehlt es auf der Bestimmungsstation an Rückbeladung, ist solche aber auf einer weiter oder seitwärts gelegenen Station derselben Bahnverwaltung zu erlangen, so ist die Weitersendung entladener Wagen nach dieser Station

Digitized by Google

unter der Bedingung gestattet, dass dadurch die Benutzungsfrist der Bahn, welcher die Bestimmungsstation angehört, um nicht mehr denn einen Tag überschritten wird."

Schon in der folgenden Ausgabe von 1874 ist die Bestimmung abgeändert und lautet:

„Fehlt es auf der Bestimmungsstation an Rückladung, ist solche aber auf einer 75 km weiter oder seitwärts gelegenen Station . ., so ist die Weitersendung gestattet. (Generalversammlung Heidelberg 1873, Ziff. VII)."

Im folgenden Übereinkommen von 1875 ist die Grenze der Ablenkung auf 200 km erweitert, im gegenwärtigen dann der Text neu gefasst und das Verbot der Rückbeladung nach der ablenkenden Station hinzugefügt. Anderseits ist die Beschränkung, dass solche Ablenkungen nur nach Stationen derselben Bahnverwaltung erfolgen dürfen, namentlich mit Rücksicht auf die Kleinbahnen weggefallen. Nach dem jetzigen Wortlaut ist selbst die wiederholte Ablenkung eines und desselben rückkehrenden Wagens zulässig.

Absatz 4, betreffend die Grenzen des Hinwegs und Rückwegs bei Berechnung der Wegeverlängerung ist neu;

Absatz 5 dagegen entspricht fast wörtlich dem ersten Teil des früheren § 3 Abs. 8, dessen Fassung sich von 1868 an gleich geblieben ist.

Die Absätze 6 und 7 sind in der neuen Fassung als besondere Absätze aus dem Absatz 7 des Übereinkommens von 1881,

„Leere oder nicht ausreichend beladene Wagen . ."

(Bozen 1887 Ziff. 1 und Freiburg 1891 Ziff. 11) schon im Nachtrag V zum letzten Übereinkommen (Generalversammlung Hamburg 1892 Ziff. 6) abgetrennt worden. Sie erhielten in der gegenwärtigen Ausgabe ihre neue und präzisere Fassung, durch die auch den auf dem Hinweg nicht berührten Stationen ausdrücklich dasselbe Recht zur Rückbeladung zugestanden wird.

Digitized by Google

Während Absatz 8 in dem erwähnten Nachtrag V ganz neu hinzutritt, mit neuem, dem heutigen ähnlichen Wortlaut, ist der

Absatz 9 inhaltlich schon in dem Übereinkommen von 1873 enthalten und lautet dort:

„Die in der Richtung der Heimat liegenden Bahnen dürfen in solchem Fall (s. oben den Absatz im Übereinkommen 1873—1875: In leerem Zustande ...) den Transport des Wagens nicht verweigern, sind indessen auch zu dessen Benutzung nach Massgabe der Vorschriften dieses Regulativs berechtigt."

Neu ist die Vorschrift, dass die den Wagen benutzende Station im Begleitschein die Wiederbeladung einzutragen und diesen der Heimatbahn zuzusenden hat.

Absatz 10 entspricht dem früheren § 4, der schon 1868 mit folgendem Wortlaut erscheint:

„Wiederbeladung auf der Rücktour und Ablenkung leer zurückgehender Wagen auf Seitenrouten. Unter Beachtung der Vorschriften des § 3 dürfen die auf der Heimtour befindlichen leeren Wagen auf den Stationen, welche sie berühren, beladen, bezw. behufs der Beladung aus den Zügen genommen werden.

Inwieweit zum Zwecke der Beladung leer zurückkehrender Wagen eine Ablenkung derselben auf Seitenrouten zulässig sei, hängt von besonderen Gestattungen ab."

Die Bestimmung wird dann mehrfachen Wandlungen unterworfen (namentlich Protokoll Wien 1894 Ziff. 3) und erscheint im gegenwärtigen Übereinkommen in seiner jetzigen kurzen Fassung, durch welche die Weitersendung auf Antrag und die Überführung auch auf rückkehrende Wagen ausgedehnt wird.

Der Absatz 11 ist wieder ganz neu;

Absatz 12 dagegen entspricht fast wörtlich dem früheren § 15 Abs. 1, der erstmals 1873 erscheint und bestimmt, dass die schuldige Verwaltung

„den transportierenden Verwaltungen für die von dem Wagen leer (auf falschem Wege) durchlaufenen Strecken

Digitized by Google

nach Abzug des auf dem Heimwege . . . zurückgelegten Wegs,

1) die von derselben der Wageneigentümerin zu zahlende Wagenmiete (Zeit- und Laufmiete) zu ersetzen, und
2) die gleiche Summe als Entschädigung für den Transport des leeren Wagens zu bezahlen habe."

Schon 1881 erscheint dann mit einiger Erweiterung und Anfügung des Schlusssatzes, der von 1875 ab (Protokoll Harzburg 1874) einen besonderen Absatz gebildet hatte, die der gegenwärtigen fast wörtlich gleichlautende Fassung, die eine Verpflichtung zur Zahlung der sechsfachen Laufmiete anerkennt, auch ohne dass eine übereinkommenswidrige Wagenbenutzung stattgefunden hat.

Noch im Übereinkommen von 1889 war eine Bestimmung aufgenommen (§ 3 Abs. 7), wornach jede Verwaltung das Recht hatte, für einzelne ihrer Wagengattungen vorzuschreiben, dass die ihr gehörigen Wagen, welche sie auf einer bestimmten Übergangsstation abgegeben hat, ihr beladen auf dieser oder auch auf einer von ihr besonders zu bezeichnenden Übergangsstation zurückzugeben seien. Diese Bestimmung ist nun im gegenwärtigen Übereinkommen in Wegfall gekommen, namentlich mit Rücksicht darauf, dass schon bisher beladene Wagen auf allen Übergangsstationen zurückgestellt werden durften. Das Gleiche gilt bezüglich der früheren Bestimmung (§ 5), nach welcher die Verwaltungen berechtigt waren, für die Dauer eigenen dringenden Bedürfnisses zu verbieten, dass ihre Wagen auf Wunsch des Adressaten über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus gesendet werden.

§ 6.

Dieser Paragraph erscheint schon 1868 als dritter Absatz eines Abschnittes:

Digitized by Google

„Vorübergehende Aufhebung der Berechtigung zur Benutzung fremder Wagen und aussergewöhnliche Aushilfe mit Wagen."

Später wurde er in 2 gesonderte Paragraphen zerlegt, von denen der erste über die vorübergehende Beschränkung der Benutzung mit dem gegenwärtigen Übereinkommen ganz in Wegfall kam. 1868 lautete die erwähnte Bestimmung:

„Die Verwaltungen sichern sich gegenseitig zu, in dringenden Fällen mit ihren Wagen einander auszuhelfen. Gehen infolge dessen requirierte Wagen über eine zwischenliegende Bahn unbenutzt hin und zurück, so ist die der letzteren aufgerechnete Wagenmiete von der requirierenden Bahn zu ersetzen."

Schon von 1874 ab (Generalversammlung Heidelberg 1873 Ziff. 8) ist mit einiger Erweiterung ein besonderer Paragraph daraus geworden:

„Gegenseitige Aushilfe mit Wagen.

Die Verwaltungen sichern sich gegenseitig zu, einander im Falle des Bedürfnisses für gemeinschaftliche Transporte mit ihren Wagen auszuhelfen. Gehen infolge dessen requirierte Wagen über eine zwischenliegende Bahn unbenutzt hin und zurück, oder durchlaufen dieselben nur im leeren Zustande eine zwischenliegende Bahn, oder durchlaufen dieselben im leeren Zustande eine längere Strecke einer zwischenliegenden Bahn als im beladenen Zustande, so ist die für die befördernde Bahn zu berechnende doppelte Wagenmiete (§ 15 Nr. 1 und 2) von der requirierenden Bahn zu ersetzen.

Dieselben Begünstigungen werden für diejenigen gemieteten Wagen zugestanden, welche zum Zwecke gemeinschaftlicher Transporte die betreffenden Bahnen durchlaufen. Die Beförderung requirierter Wagen soll in allen Fällen mittelst Begleitscheins geschehen.

Die vorstehenden Bestimmungen beziehen sich nicht auf den Fall, wenn eine Verwaltung der andern Wagen für den eigenen Gebrauch leihweise überlässt.

Wenn eine Verwaltung Wagen für den beliebigen Gebrauch mietet, so hat die mietende Verwaltung für die Zuführung dieser Wagen den transportierenden Verwal-

Digitized by Google

tungen die sechsfache Laufmiete zu vergüten. Die transportierenden Verwaltungen vergüten für solche Wagen weder Zeit- noch Laufmiete."

1875 wird der dritte Absatz durch die Bestimmung erweitert, dass den transportierenden Bahnen über den Zeitpunkt der Transporte Mitteilung zu machen sei (Protokoll Harzburg 1874). 1881 wird eine Unterscheidung zwischen an dem gemeinschaftlichen Transporte „beteiligten" und „unbeteiligten" Verwaltungen eingeführt, die mit dem gegenwärtigen Übereinkommen wieder wegfällt, und 1887 tritt als vierter der Schlusssatz des gegenwärtigen Absatz 5 neu hinzu. Im letzten Übereinkommen von 1889 ist der frühere Absatz 1 mit demselben Wortlaut in drei Absätze zerlegt worden, und der ganze Paragraph ist in das gegenwärtige Übereinkommen mit geringer redaktioneller Änderung und nur durch die Worte

„die beabsichtigte Dauer des Mietvertrags"

erweitert, sonst aber in Form und Inhalt unverändert übernommen.

§ 7.

Dieser Paragraph, früher unter § 10, erscheint schon 1868 mit folgendem Wortlaut:

„Benutzungsfristen.

Die Wagenbenutzungsfristen werden zusammengesetzt aus Lauf- und Ladefristen.

Die Lauffristen innerhalb jedes einzelnen Verbandes werden festgestellt entweder nach Verhältnis der vom Wagen durchlaufenen Strecke oder nach Lage der jeweils gültigen Fahrpläne. Beim Übergang der Wagen aus dem einen in den andern Verband dagegen wird die Benutzungszeit lediglich nach der durchlaufenen Strecke mit Hinzurechnung der Ent- und Beladefrist berechnet.

Die Lauffristen betragen für Hin- und Rücktour zusammen genommen bei einer einfachen Entfernung

bis zu 5 Meilen . . . . . 1 Tag
über 5 bis einschliesslich 15 Meilen 2 Tage
und für jede weiteren 15 Meilen . 1 Tag mehr.

Digitized by Google

Die Ladefristen betragen 2 Tage, gleichviel ob der Wagen beladen oder leer zurückgeht.

Die hiernach zulässigen Benutzungszeiten der Wagen beginnen und endigen je mit derjenigen Mitternacht, welche auf die Übergabe bezw. Rückgabe der Wagen folgt. Im übrigen bleibt die Festsetzung ausnahmsweiser Benutzungsfristen der besonderen Vereinbarung in den einzelnen Verbänden vorbehalten."

Eine Ladefrist von 2×24 Stunden gewährten übrigens schon die Normalbestimmungen von 1855 (§ 5, siehe dies S. 51), ebenso wie die Verlängerung um 1 Tag im Falle der Wiederbeladung.

Mit Einführung des neuen Masssystems (1873) erhält Absatz 2 folgenden Wortlaut:

„Die Lauffristen werden . . und betragen
bis zu 75 Kilometer . . . . . 1 Tag
über 75 bis einschliesslich 225 Kilometer 2 Tage
und für jede angefangenen weiteren 225
Kilometer . . . . . 1 Tag mehr."

Der Paragraph enthält also gegen 1868 eine wesentliche Erweiterung der Benutzungsfristen, da 75 Kilometer nach altem Masse = 10 Meilen sind; er behält seine von der jetzigen abweichende Fassung bei bis zum Übereinkommen von 1889, in welchem die Lauffristen wieder etwas gekürzt werden, und zwar sind statt der vorherigen 225 Kilometer von 1889 ab 200 Kilometer als Grenze angenommen (Protokoll Karlsruhe 1888 Ziff. 6 und Generalversammlung Amsterdam 1888 Ziff. 10). Vergl. auch die Kritik der Lauffristen in der Ztg. des V. d. E. V. 1876 S. 1120.

Der Absatz 3 stammt teilweise schon von 1873, wird 1875 durch den Passus über Verbindungsbahnen, Fähranstalten u. s. w. vervollständigt und erscheint im gegenwärtigen Übereinkommen durch den zweiten Satz: „Wenn jedoch eine Vereinsverwaltung . . ." auch sachlich wesentlich erweitert.

Die Absätze 4 und 5 enthalten die Bestimmungen

Digitized by Google

über die Ladefrist, die früher in den Absätzen 3—8 des § 10 verzettelt waren. Schon 1855 erscheint die oben erwähnte Bestimmung über die Ladefrist, entsprechend der des jetzigen Absatz 4, die wiederholt 1881 und 1887 (Protokoll Leipzig 1887 Ziff. 40) erweitert und im neuesten Übereinkommen auf den gegenwärtigen Wortlaut gebracht wird. Der Absatz 5 dagegen schränkt die Benutzungsfristen für unterwegs umgeladene Wagen, gegenüber den früheren Bestimmungen wesentlich ein, da für solche Wagen nur noch 1 Tag Ladefrist gewährt wird. Im Übrigen ist der Absatz 5 vollständig neu, und die präzisere Definition der Bestimmungsstation im § 3 hat auch einige weitere Bestimmungen, die früher in Geltung waren, überflüssig gemacht.

Der Absatz 6 bestimmt 1874, wo er zum erstenmal erscheint, dass bei abgelenkten Wagen

> „für die weitere Benutzung des Wagens eine zweitägige Lauffrist für Hin- und Rückweg zusammen, nicht aber eine besondere Ladefrist gewährt wird."

(Generalversammlung Heidelberg 1873, Ziff. 7). Schon 1875 wird dann die jetzige Bestimmung angenommen, wonach die Lauffrist nach der zurückgelegten Entfernung zu berechnen ist, ohne Rücksicht auf eine vorhergehende Unterbrechung des Laufs.

§ 9.

Dieser Paragraph hat 1868 als Nr. 13 folgenden Wortlaut:

> „Wagenmiete.
>
> Die Wagenmiete wird nach den durchlaufenen Bahnmeilen, sowohl für den Hinweg als für die Rückfahrt des Wagens, und gleichviel, ob er beladen oder leer gelaufen ist, berechnet. Der Mietsberechnung wird die von der Zentral-Abrechnungsstelle oder in den einzelnen Verbänden (vgl. § 17) angefertigte und von den Vereinsbahnen als

Digitized by Google

richtig anerkannte Sammlung der Meilenzeiger deutscher Eisenbahnen zu Grunde gelegt.

Die Höhe der Mietsätze bestimmt sich nach den in den einzelnen Verbänden vereinbarten Bestimmungen. Gehen aber Wagen aus einem Verbande in den andern über, so wird, wenn besondere Vereinbarungen nicht bestehen, der Mietsatz von 9 Pfennig pro Achse und Meile berechnet."

Schon 1873 erscheint als § 12 der jetzige Inhalt mit den gegenwärtigen Mietsätzen (Generalversammlung Berlin 1871, S. 37—41).

Mehrfach wurden Anträge gestellt auf Ermässigung der Zeitmiete[1]), und in der Generalversammlung Haag 1877 wird auch beschlossen, die Zeitmiete von 1 Mk. auf 0,80 Mk. zu ermässigen; der Beschluss tritt jedoch nicht in Kraft. Im gegenwärtigen Übereinkommen tritt noch eine, wenn auch geringe Erhöhung der Zeitmietsätze durch den Wegfall der Zeitmietefreiheit für Reparaturtage ein, und wird die Verpflichtung zur Zahlung der Laufmiete ausdrücklich auch für die auf Fähranstalten und Rollböcken zurückgelegten Strecken anerkannt.

Über Beginn und Ende der Stunde ist auf die Verhandlungen, Protokoll 50 Hamburg 1895, Ziff. 6, über Mietvergütungen bei Trajektierungen, Protokoll Innsbruck 1885, Ziff. 5, und für die auf Rollböcken zurückgelegten Strecken, Protokoll Freiburg 1891, Ziff. 10, zu verweisen.

1873 enthielt der § 12 noch einen besonderen Absatz

„die bei den monatlichen Abrechnungen sich ergebenden überschiessenden Stunden werden als voller Tag berechnet,"

der in einem Nachtrag zum Übereinkommen von 1887 wegfällt und durch folgende Bestimmung ersetzt wird:

---

[1]) Vergl. auch gegen die Zeitmieteberechnung den von der bayerischen Bahn als nicht unzweckmässig erklärten Vorschlag in Nr. 101 von 1873 der Ztg. des V. D. E. V.

Digitized by Google

„Die bei den monatlichen Abrechnungen über Lauf- und Zeitmiete sich ergebenden Gesamtschuldbeträge (einschliesslich der Revisionserinnerungen) werden auf volle Mark aufwärts abgerundet."

Auch diese Bestimmung kommt schon 1881 wieder in Wegfall. Im gegenwärtigen Übereinkommen ist dann die Berechnung der Zeitmiete nach halben Tagen statt nach Stunden neu eingeführt und durch den Wegfall höherer Mietsätze für die achträdrigen Personenwagen der württembergischen Staatseisenbahn eine weitere Einheitlichkeit erreicht, ohne Rücksicht auf die verschiedene Höhe der Anschaffungskosten.

§ 10

hat 1868 unter Nr. 14 folgende Fassung:

„Verzögerungsgebühr.

Die Eigentümerin eines Wagens, welcher nicht in der vorgeschriebenen Gesamt-Benutzungszeit zurückgeliefert wird, hat Anspruch auf eine Verzögerungsgebühr gegen diejenige Verwaltung, welche die Verzögerung veranlasst hat. Fällt die Fristüberschreitung gleichzeitig mehreren Verwaltungen zur Last, so haben dieselben nach Massgabe der sie treffenden Verschuldung die Verzögerungsgebühr zu tragen.

Diese Verzögerungsgebühr beträgt für jeden angefangenen Tag der Verspätung, und zwar bei Normierung der Wagenmiete

a) nach Achsen: 15 Sgr. pro Achse,
b) nach Wagen: 1 Thlr. pro Wagen.

Gehen Wagen aus einem Verbande in den andern über, so wird, wenn nicht besondere Bestimmungen in diesen Verbänden hierüber vereinbart sind, bei Berechnung der Verzögerungsgebühr der unter a gedachte Satz von 15 Sgr. pro Achse und Tag zu Grunde gelegt."

Ähnlich dem § 9 erscheint ebenfalls in 1873 der § 10 mit den jetzigen Sätzen.

Digitized by Google

Absatz 2 erscheint schon 1874 mit dem heutigen Wortlaut. (Generalversammlung Heidelberg 1873 Ziff. 7).

In der Kommissionssitzung Harzburg 1874 wurde auf Antrag der Main-Weserbahn über die Zweckmässigkeit der Verzögerungsgebühren verhandelt, und unter Widerrufung ihres im Jahre 1871 gefassten Beschlusses empfahl die Kommission den Vereinsverwaltungen folgenden Beschluss:

„Von der Vergütung der im Regulativ vorgesehenen Verzögerungsgebühren soll versuchsweise auf die Dauer eines Jahres, und zwar vom 1. Jan. 1875 ab gerechnet, Abstand genommen werden."

Der Beschluss wurde jedoch seitens der Vereinsverwaltungen nicht anerkannt.

§ 11.

Der heutige § 11 ist aus zwei Paragraphen (den §§ 15 und 16) des Übereinkommens von 1868 zusammengezogen. In 1868 hatte § 15 die Überschrift

„Verpflichtung zur Tragung der Verzögerungsgebühr für Fristüberschreitungen wegen fehlender Begleitpapiere."

Für das Fehlen der Begleitpapiere zu einem Wagen, ausgenommen der Steuerpapiere, an deren Fehlen keine Bahnverwaltung die Schuld trägt, wurde die Verzögerungsgebühr der schuldigen Bahnverwaltung zugeschieden.

Der § 16 hatte 1868 die Überschrift

„Befreiung von Verzögerungsgebühr".

Er zählte 6 verschiedene Ursachen auf, die von der Verzögerungsgebühr befreiten. Die Nr. 1, 3, 4 und 5 entsprechen den heute unter 2 a und b und 3 b und c angezogenen Umständen, während als Nr. 2 und 6 folgende Bestimmungen aufgeführt sind:

Digitized by Google

„2) wenn Wagen auf einer Station aufgehalten wurden, weil durch Verschulden der Zoll- oder Steuerbehörde die zugehörigen Zoll- oder Steuerpapiere fehlten;

„6) wenn die rechtzeitige Entladung oder Wiederbeladung der Wagen an Sonn- und Feiertagen durch polizeiliches Verbot verhindert ist."

Diese Bestimmungen kommen schon 1873 wieder in Wegfall, bezw. werden sie in dem schon vorher vorhandenen dritten Absatz untergebracht. Während gleichzeitig Absatz 2 c neu hinzutrat, erscheint der Schlusssatz zu Absatz 2 b erst von 1875 ab (Entscheidung der Generalversammlung Budapest 1874), und zwar zunächst als Anmerkung (siehe auch Protokoll Hannover 1892, S. 41).

Im gegenwärtigen Übereinkommen werden dann die beiden Absätze 2 und 3 nach ihren Gegenständen, Zeitmiete und Verzögerungsgebühr, getrennt und in den Absätzen 2 d und 3 b und c wesentlich verändert und erweitert. Namentlich geschieht dies bezüglich der beschädigten Wagen, bei denen zwar wie bisher die Verzögerungsgebühr entfällt, Zeitmiete aber nur dann, wenn Ersatzstücke gefordert werden müssen. Bei zoll- oder steueramtlicher Behandlung der Güter ist die Zeitmiete in allen Fällen zu vergüten, und es tritt nur noch Befreiung von der Verzögerungsgebühr an Sonntagen ein, während die Befreiung für andere Festtage in Wegfall kommt. Gleichzeitig erhält auch der Absatz 1, der mit den übrigen durch die Einführung der Zeitmiete nötig gewordenen 1873 zum erstenmal erscheint (Generalversammlung Heidelberg 1873), seine neue, gegen früher so wesentlich vorteilhaftere, kurze Fassung.

Zu Absatz 1 ist zu bemerken, dass in der Generalversammlung Haag 1877 die Bestimmung, wonach der Endstation ein mietfreier Tag gewährt wird, mit der Reduzierung des Zeitmietesatzes aufgehoben wurde. Allein dieser Beschluss erlangte wie der vorgenannte keine Geltung.

Digitized by Google

Absatz 4 erscheint zuerst 1873 und erhält durch die Generalversammlung München 1876 mit dem Übereinkommen von 1877 seine jetzige Fassung.

Während Absatz 5, durch die Berechnung der Zeitmieten und Verzögerungsgebühr nur nach halben Tagen statt nach einzelnen Stunden bedingt, in dem jüngsten Übereinkommen ganz neu erscheint, ist

Absatz 6 schon 1873 vorhanden. Er erhält 1887 eine neue Fassung, die im gegenwärtigen Übereinkommen durch den zweiten Satz erweitert wird, wogegen gleichzeitig die 1887 eingeschaltete Bestimmung, dass namentlich auch einfallende Sonn- und Feiertage anzugeben seien, als zum Teil nicht mehr zutreffend wieder gestrichen wird.

§ 12.

Strafen für übereinkommenswidrige Benutzung von Wagen sind schon in den Normalbestimmungen von 1855 im Abs. 2 des § 1 angeführt. 1868 wird eine feste Konventionalstrafe von 5 Thalern für übereinkommenswidrige Verwendungen eingeführt, und 1873 tritt die Umwegsgebühr neu hinzu.

Diese Bestimmungen behalten bis zum letzten Übereinkommen von 1889 ihre ursprüngliche Bedeutung und Form bei. Sie ruhen auf der prinzipiellen Forderung, dass der Rückweg genau über die Strecken des Hinwegs zu erfolgen habe. Wich der rückkehrende Wagen von dieser Route ab, so befand er sich auf einem falschen Rückweg, für welchen, wenn dieser Rückweg den Hinweg um $^1/_4$ seiner Länge überschritt, eine Geldbusse von 0,10 Mk. pro Kilometer zu entrichten war und zwar für die diese Umwegsgrenze überschreitende Kilometerzahl des durch keine Volltour gedeckten Leerlaufs. Unabhängig von dieser Geldbusse war für den Leertransport des

Digitized by Google

Wagens (in § 5 Abs. 12) auf solchen Bahnen, die er beladen nicht passiert hatte, noch die sechsfache Laufmiete für diese in unbeladenem Zustand passierten Strecken zu entrichten.[1])

Diese letztere Leertransportgebühr bleibt auch im neuen Übereinkommen bestehen; die Geldbusse wird aber von 0,10 auf 0,06 Mk. ermässigt, während als zulässige Umwegsgrenze eine Überschreitung des Hinwegs um die feste Zahl von 200 km gestattet ist.

Der Absatz 2 stammt von 1868 (Generalversammlung Mainz Juli 1867). Die Geldbusse, die jetzt auf 4 Mk. ermässigt ist, betrug damals und noch bis zum letzten Übereinkommen 15 Mk. Diese Ermässigung war schon der Generalversammlung München 1876 vorgeschlagen, aber abgelehnt worden. Praktisch bestand jedoch die Geldbusse von 15 Mk. schon seit Jahren nicht mehr allgemein, da eine grössere Anzahl von Bahnen in ihrem gegenseitigen Verkehr dieselbe schon von 1876 ab auf 4 Mk. ermässigt hatten. (Vergl. auch Ztg. des V. D. E. V. 1876, S. 1119).

Absatz 3, der die willkürliche Umladung auf dem Hinweg befindlicher Wagen verhindern soll, ist ganz neu.

[1]) Vergl. dazu Ztg. des V. D. E. V. Nr. 28 von 1871, Nr. 100 von 1873 und Nr. 2 von 1873.

Digitized by Google

IV.

Die Berechnung der Wagenmiete.

Die Ausgleichung der durch den Übergang der Wagen und ihren nachfolgenden Umlauf erzeugten Leistungen ist die sekundäre Erscheinung des gegenseitigen Wagenaustauschs, der irgend eine Gegenleistung seitens der den Wagen benützenden Verwaltung bedingt; mag diese Gegenleistung in natura oder in Geld an die Wageneigentümer entrichtet werden. Die Verschiedenheit der Intensität des Verkehrs hat zur Folge, dass eine einfache Ausgleichung dieser gegenseitigen Leistungen in der Form eines Naturalausgleichs nicht immer möglich ist, und dass diejenigen, welche mehr fremdes Rollmaterial beanspruchen, als sie selbst wieder stellen, die entsprechenden Differenzen in den Leistungen entschädigen müssen.

Während bei andern Reglements bald bloss Verzögerungsgebühr wie beim russischen, bald Laufmiete und Verzögerungsgebühr wie beim französischen und englischen System berechnet wird, steht das Vereinswagenübereinkommen auf dem Standpunkt, die Entschädigung nach Lauf- und Zeitmiete und Verzögerungsgebühr zu berechnen und die Ausgleichung der Saldi der gegenseitigen Leistungen durch Geld zu bewirken. Für jede dieser unter sich verschiedenen Arten der Wagenmieteberechnung lassen sich triftige Gründe ins Feld führen. Vollkommen, ja nur befriedigend ist aber keine, und bei allen bedingt die Feststellung der Entschädigungen einen Aufwand an Ar-

Digitized by Google

beitskraft und Kosten, den die Bahnverwaltungen nicht nur als drückend, sondern auch mehr und mehr als überflüssig zu betrachten anfangen und daher Mittel und Wege suchen, diesen Zweig des Abrechnungsdienstes zu vereinfachen und ökonomischer zu gestalten.

Das erste Erfordernis für eine solche Abrechnung ist, als Grundlage einen Einheitssatz zu schaffen, da ein nach den Entfernungen und den Wagengattungen verschiedener Tarif, der wohl in jedem einzelnen Fall den thatsächlichen Bedürfnissen am besten entspricht, das Abrechnungsgeschäft selbst in unverhältnismässiger Weise vergrössert und erschwert. Diesem Einheitssatz ist das deutsche System am nächsten gekommen, das nur nach Personen- und Güterwagen unterscheidet [1]). Das englische System ist dagegen mit seinem Zonen- und Werttarif noch am weitesten zurück. Daneben kommt aber auch in Betracht die Höhe der Mietsätze, die auf die wirtschaftliche Verwendung der Wagen auf fremden Bahnen einen grösseren Einfluss ausüben, als ihnen gemeinhin zugeschrieben wird. Und es wird sich zeigen, dass die Mietsätze und die daneben noch zu berücksichtigenden Bestimmungen in ihren Resultaten zunächst wesentlich von einander abweichen und ferner, dass die des deutschen Systems fast durchweg die höchsten Beträge ergeben. Es drängt sich daher gebieterisch die Frage auf, ob die Höhe der angewandten Mietsätze richtig ist, bezw. ob sie den thatsächlichen Bedürfnissen entsprechen? Die allgemeine Beurteilung dieser Frage, bei der ganz wesentlich die besonderen Verhältnisse der verschiedenen Bahnbereiche in Betracht kommen, würde aber weit über den Rahmen dieser Untersuchung hinausführen. Unter diesen Umstän-

---

[1]) Erst im neuesten Übereinkommen ist die letzte Ungleichheit gefallen, die den achträdrigen Personen- und Gepäckwagen der württembergischen Staatsbahn die doppelten Mietsätze zugestanden hatte.

Digitized by Google

den muss die Frage präziser dahin gefasst werden: Wie entsprechen die Mietsätze des deutschen Vereinswagenübereinkommens den thatsächlichen Bedürfnissen, oder welchen Betrag müssen diese Mietsätze abwerfen, um die Selbstkosten zu decken?

Wie schon in dem geschichtlichen Abschnitt III gezeigt wurde, bestand auch im deutschen Vereinswagenübereinkommen bis zum Jahre 1873 nur die Berechnung nach Laufmiete und Verzögerungsgebühr und zwar die erstere mit einer Verschiedenartigkeit der Mietsätze, die das Abrechnungsgeschäft noch weit mehr wie heute erschwerte, welche aber dennoch keine Gewähr für eine gerechte und angemessene Wagenmietevergütung bot. Nach § 13 des Wagenregulativs von 1868 war wohl ein Mietsatz von 9 Pfennigen pro Achse und Meile festgesetzt; daneben aber bestanden Vereinbarungen, nach denen 1 Silbergroschen pro Achsmeile (= 7500 m) für bedeckte Wagen im allgemeinen und für offene Wagen von 100 Zentner Tragfähigkeit und mehr pro Achse, oder 18 Pfennige für Wagen unter 200 Zentner Tragkraft, 24 Pfennige für Wagen von höherer Tragkraft und endlich 36 Pfennige für vierachsige Wagen von mindestens 200 Zentner Tragkraft, vergütet wurden.

Diese offenbaren Mängel der Wagenmieteberechnung hatten schon 1869 die Direktion der Main-Weserbahn zu dem Antrag veranlasst, im Abrechnungsverband der Zentralwagenkontrolle in Erfurt durch Annahme des gemischten Wagenmietesystems, d. i. der Berechnung der Wagenmieteentschädigung teils nach der Zeit der Benützung, teils nach der vom Wagen zurückgelegten Entfernung, nicht bloss eine einheitliche, sondern auch eine rationellere Vergütung für die Benutzung fremder Wagen herbeizuführen. Dieser Antrag wurde 1871 von der Direktion der Oberhessischen Bahn wieder aufgenommen und beim damaligen Tarifverband eingebracht. Die in der

Digitized by Google

Folge darüber geführten Verhandlungen erzeugten den Vorschlag:

I. „die für die Benutzung fremder Güterwagen der Eigentumsbahn zu gewährende Mietevergütung allgemein auf den Betrag von 10 Silbergroschen für Wagen und Benutzungstag, jedoch unter Freilassung eines Tages für die Entladung und eventuelle Wiederbeladung, sowie derjenigen Zeit, während welcher die Wagen auf fremder Bahn in Reparatur stehen, und sechs Pfennige für jede Transportmeile festzustellen," sowie

II. „von der Vergütung der im § 14 des Wagenregulativs festgesetzten Verzögerungsgebühr versuchsweise für die Dauer eines Jahres Abstand zu nehmen." [6]

Die Aufhebung der Verzögerungsgebühr war damit motiviert worden, dass bei der damals geltenden Berechnungsart der Wagenmiete ausschliesslich nach der Zahl der durchlaufenen Bahnmeilen, die Verzögerungsgebühr zwar nötig sei, um die Mangelhaftigkeit dieses Systems einigermassen auszugleichen und die Rücklieferung der Wagen binnen einer gewissen Frist sicherzustellen. „Bei der Annahme des neuen Systems werde dieselbe voraussichtlich entbehrt werden können, weil in der Zahlung einer Zeitmiete für die gesamte Benützungsdauer der Wagen eine Bürgschaft für die Vermeidung einer ungebührlich verzögerten Rücksendung der Wagen durch die benutzenden Verwaltungen liegt, und ihre Entbehrlickeit wird mit dem ungemeinen, im wirtschaftlichen Interesse der Vereinsbahnen nicht hoch genug anzuschlagenden Vorteile verbunden sein, dass die Bahnen, welchen die Rückbeförderung der am Bestimmungsorte angelangten Wagen obliegt, sich nicht ferner durch die Höhe der eventuell von ihnen zu zahlenden Strafmiete werden abhalten lassen,

Digitized by Google

Wagen zurück- oder anzuhalten, für welche sie Rückladung in Aussicht haben.“ [6]

Die Generalversammlung 1873 in Frankfurt a. M. schloss sich aber dieser Auffassung nicht an und setzte die noch heute gültigen Gebührenansätze für Verzögerungen fest.

Bezüglich der Höhe der Mietsätze hatte die mit dem Studium der Frage beauftragte Kommission des obenerwähnten Tarifverbands eingehende Aufnahmen und Berechnungen angestellt. Auf Grund derselben gelangte sie zu der als Grundsatz der Berechnung festgehaltenen Erfahrung, dass als das beste System der Wagenmietevergütung unzweifelhaft dasjenige anzuerkennen sei, durch welches **„die Gewährung einer angemessenen Entschädigung an die Eigentumsbahn**

a) für die Verzinsung des auf die Anschaffung der Wagen aufgewendeten Kapitals,

b) für die Kosten der Unterhaltung der Wagen und

c) für die Kosten des Ersatzes abgängiger Wagen durch neue

in der möglichst vollkommenen Weise und ohne erhebliche Schwierigkeiten der Ausführung sicher gestellt wird.“ [6]

Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu den Mietsätzen, die heute noch gültig sind, trotzdem schon damals wesentliche Bedenken gegen ihre Höhe erhoben wurden. Auch 1877, auf der Generalversammlung des Vereins im Haag, wurden Anträge gestellt auf Ermässigung der Zeitmiete (s. auch Abschnitt III, die geschichtliche Entwicklung des V. W. U.), die aber auch nicht durchdrangen. Verstummt sind die Klagen über die drückende Höhe der Wagenmietsätze aber bis heute nicht und noch aus neuerer, ja neuester Zeit liegen, namentlich in der Zusammenstellung der Anträge zum neuen Vereinswagenübereinkommen, von mehreren Bahn-

Digitized by Google

verwaltungen Ausführungen über diesen Gegenstand vor. Besonders aber ist von Wichtigkeit der Streit zwischen den Schweizerbahnen und den süddeutschen Grenzbahnen über die berechtigte Höhe der Wagenmietsätze, der dem Zentralamt für den internationalen Frachtverkehr in Bern als Schiedsrichter zur Entscheidung vorlag. Freilich wurde dabei auf die Untersuchung der Frage, ob die im Vereinswagenübereinkommen enthaltenen Sätze in richtigem Verhältnis zu einander stehen, gar nicht eingegangen. (Siehe S. 42 des Urteils vom 10. Dezember 1897.) [9]

Unter anderem kam auch die Höhe der Wagenmietsätze auf dem internationalen Eisenbahnkongress von 1892 in St. Petersburg zur Sprache (Band III des Compte rendu des Petersburger Kongresses XIX—XX pag. 87—89). Dabei fasste der betreffende Referent das Resultat seiner Untersuchungen dahin zusammen, dass die Sätze des internationalen Reglements, die mit denen des deutschen V. W. U. ja identisch sind, *„si hors de proportion avec la réalité que chacun cherche à diminuer le nombre des wagons soumis à cette réglementation,“* und in der That ergeben auch die Mietsätze des deutschen V. W. U. die höchsten Resultate, wie an einigen willkürlich gewählten Beispielen gezeigt werden soll.

Die Beispiele seien folgende:

Ein bedeckter zweiachsiger Güterwagen von 10 Tonnen Tragfähigkeit (oder Ladegewicht) legt vom Austritt aus seinem Heimatbezirk bis zur Bestimmungsstation und wieder zur Heimat

I.	60	km	in	2	Tagen	12	Stunden	
II.	448	„	„	10	„	4	„	
III.	448	„	„	6	„	12	„	
IV.	900	„	„	13	„	18	„	zurück.

In die Benutzungszeit fällt jedesmal ein Sonntag und der Wagen läuft leer zurück über seinen Hinweg.

Digitized by Google

Wie hoch belaufen sich die der Eigentumsbahn aus dem Lauf dieses oder dieser Wagen in den 4 Fällen zustehenden Mietebeträge nach den früher besprochenen Systemen? (Siehe Tabelle II.)

Bei diesem Streit um die Höhe der zu leistenden Entschädigungen kommen die Interessengegensätze der grösseren Bahnverwaltungen gegenüber den kleineren in markanter Weise zum Ausdruck, da namentlich die grösseren Verwaltungsgebiete bestreiten, dass die Wagenmietsätze den thatsächlichen Bedürfnissen gegenüber zu hoch seien; eine Anschauung, die nur das fiskalische Interesse als Richtschnur kennt.

Bei gleicher Wagenzahl in der Einfuhr und Ausfuhr kommt die Höhe der Sätze der Wagenmiete wenig in Betracht, da innerhalb gewisser Grenzen ja eine Ausgleichung von Einnahme und Ausgabe stattfinden wird. Sobald aber dieser Gleichgewichtszustand aufhört, erwächst derjenigen Bahnverwaltung, deren Einfuhr fremder Fahrzeuge grösser ist als die Ausfuhr eigener Wagen, eine Mehrausgabe im Verhältnis der Grösse der Differenz der Wageneinfuhr über die Ausfuhr. Uberschreiten dann noch die Wagenmietsätze die berechtigte Höhe der Selbstkosten um einen gewissen Betrag x, so erwächst der Bahn ein direkter Vermögensnachteil in der Höhe der Differenz der Wagenzahl multipliziert mit dem Betrag x. Die Höhe der Wagenmieteentschädigungen in ihrer Gesamtheit ist demnach nicht allein abhängig von dem Überschuss der Wagenzahl der Ausfuhr oder Einfuhr sondern wesentlich bedingt durch die der Berechnung der Wagenmiete zu Grunde liegenden Sätze.

Für die Höhe der i. J. 1871 vorgeschlagenen und später angenommenen Sätze des deutschen V. W. U. sind die Ergebnisse der Statistik massgebend gewesen. Zu Rate gezogen wurden die Durchschnittsergebnisse der preussischen Eisenbahnen, wie solche im Band XVI der

Digitized by Google

Tabelle II.

Vergleichung

der

Ergebnisse an Wagenmiete

nach den vier Systemen.

Digitized by Google

System.	I.		II.	
	Berechnung.	Francs.	Berechnung.	Francs.
Russisches . .	Keine Mieteberechnung	—.—	Keine Mieteberechnung	—.—
Englisches . . (Nach [1] S. 67 u. 81.)	Laufmiete $\frac{60}{2}$ km à 4,31 Cts. = 1.29 Keine Verzög.-Gebühr . . —.—	1.29	Laufmiete $\frac{448}{2}$ km à 3,02 Cts. = 6.76 (Zulässige Benutzungszeit 6—7 Tage, daher) 3 Tage Verz.-Geb. à 3.75 Frs. = ... 11.25	18.01
Französisches	Laufmiete 60 km à 2 Cts. = 1.20 Keine Verzög.-Gebühr . . . —.—	1.20	Laufmiete 448 km à 2 Cts. = 8.96 (Zulässige Benutzungszeit 6 Tage + 1 Sonntag, daher) 4 Tage Verz.-Geb. à 3.— Frs. = ... 12.—	20.96
Deutsches . .	Laufmiete 60 km à 1 Pfg. = ℳ —.60 Zeitmiete $1^1/_2$ Tage à 1 ℳ = „ 1.50 ℳ 2.10	2.63	Laufmiete 448 km à 1 Pfg. = ℳ 4.48 Zeitmiete $9^1/_2$ Tage à 1 ℳ = 9.50 (Zulässige Benutzungszeit 8 Tage + 1 Sonntag, daher) $1^1/_2$ Tage Verz.-Geb. à 2.— ℳ = ... 3.— ℳ 16.98	21.22

Digitized by Google

III.		IV.	
Berechnung.	Francs.	Berechnung.	Francs.
Keine Mieteberechnung	—.—	Keine Mieteberechnung	—.—
Laufmiete $\frac{448}{2}$ km à 3,02 Cts. = . . 6.76 Keine Verz.-Geb. —.—	6.76	Laufmiete $\frac{900}{2}$ km à 1,94 Cts. = . . 8.73 (Zulässige Benutzungszeit 8—9 Tage, daher) 4 Tage Verz.-Geb. à 3.75 Frs. = 15.—	23.73
Laufmiete 448 km à 2 Cts. = . . . 8.96 Keine Verz.-Geb. —.—	8.96	Laufmiete 900 km à 2 Cts. = . . . 18.00 (Zulässige Benutzungszeit 10 Tage + 1 Sonntag, daher) 3 Tage Verz.-Geb. à 3.— Frs. = 9.—	27.—
Laufmiete 448 km à 1 Pfg. = . ℳ. 4.48 Zeitmiete $5^1/_2$ Tage à 1 ℳ. = . . . „ 5.50 Keine Verz.-Geb. —.— ℳ. 9.98	12.48	Laufmiete 900 km à 1 Pfg. = . ℳ. 9.00 Zeitmiete 13 Tage à 1 ℳ. = . . . „ 13.— (Zulässige Benutzungszeit 10 Tage + 1 Sonntag, daher) 3 Tage Verz.-Geb. à 2 ℳ. = . 6.— ℳ. 28.—	35.—

Digitized by Google

Digitized by Google

von dem technischen Bureau des preussischen Handelsministeriums herausgegebenen „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen“ niedergelegt sind. Diese statistischen Nachrichten beziehen sich auf die Jahre vor 1870. Heute sind alle dabei in Betracht kommenden Verhältnisse, wie Materialpreise, Zinsfuss, Betriebsweise und damit die Leistungen der Betriebsmittel völlig andere geworden. Die für die damaligen Verhältnisse als richtig anerkannten Sätze sind aber trotzdem heute noch in Geltung, ja selbst noch mit einer geringen Erhöhung durch den Wegfall der Mietefreiheit bei Zollbehandlung und Reparatur ohne Ersatzstücke. Es soll daher, unter Festhaltung der oben erwähnten Bedingungen, welche die Mietsätze gewährleisten sollen, zunächst die Richtigkeit der bestehenden Sätze auf Grund der Ergebnisse neuerer Zeit untersucht, zuvor aber eine Bemerkung allgemeinen Inhalts vorausgeschickt werden.

Bei der Benutzung von Wagen einer Verwaltung durch eine andere handelt es sich um ein eigentliches Mietverhältnis, um Sachmiete, wie im Abschnitt I näher ausgeführt ist. Bei einem solchen steht aber nach dem Wesen des Vertrags dem Vermieter das Recht zu, die Höhe des Mietpreises und der sonstigen Mietbedingungen festzusetzen, während es dem Mieter noch frei steht, die Forderung anzunehmen oder nicht. Wenn diese Benutzung von Wagen nur einseitig stattfände, wäre der Wageneigentümer bezw. der Vermieter in Bezug auf die Höhe des Mietpreises nur insofern in einer Zwangslage, als er noch Aussicht hätte, einen Benützer für seine Wagen zu finden. In Wirklichkeit liegt aber noch ein weiterer Grund vor, der auch den Vermieter zwingt, den Mietsatz nicht in zu unbeschränktem Masse über die Selbstkosten hinaus festzusetzen. Denn bei der Übernahme von Eisenbahnwagen ist die Freiheit des Mieters, in den Vertrag einzutreten oder nicht, ganz wesentlich beschränkt. In

Digitized by Google

den Anforderungen des Eisenbahnverkehrs, besonders des Güterverkehrs, liegt thatsächlich ein Zwang vor, fremde Güterwagen zu benützen, um deren Inhalt ohne Gefahr der Beschädigung durch Umladung und ohne Zeitverlust seinem Bestimmungsort zuzuführen. Das Berner internationale Übereinkommen von 1890 enthält die Bestimmung, dass die demselben unterstellten Eisenbahnen zur Übernahme der Transporte verpflichtet sind und diese Verpflichtung bedingt, dass, falls nicht technische Hindernisse entgegenstehen, der einmal beladene Wagen ohne Umladung vom Versand- zum Bestimmungsort gebracht werde. Daraus folgt, dass die Eisenbahnen abwechselnd Mieter und Vermieter des Rollmaterials in jenem Umfange sind, welcher der Intensität ihres Verkehrs entspricht. Die Entschädigung für solche Benutzung fremden Rollmaterials, die Miete in irgend einer Form ist demnach eine unumgängliche Konsequenz der den Bahnen obliegenden Transportverpflichtung. Da die zu leistende Entschädigung nur eine Kompensation der Lasten sein soll, welche der Eigentumsverwaltung aus ihrem Material erwachsen, darf die Vermietung für die Eigentümer weder eine Quelle von Gewinn noch Verlust sein, sondern es muss die Miete eine den Verhältnissen angemessene und den Forderungen der Billigkeit entsprechende sein. Der einzige Grund, der den Vermieter veranlassen kann, die Mietsätze diesen Forderungen entsprechend festzusetzen, ist das Interesse der Gegenseitigkeit; denn eine Konkurrenz wie bei den Wagenleihanstalten kommt beim Wagenaustausch nicht in Betracht.

Bei der Berechnung der Wagenmieteentschädigungen wäre nun nicht nur die in verschiedenen Zeiträumen wechselnde Höhe der Selbstkosten der Fahrzeuge zu berücksichtigen, sondern auch die wechselnde Höhe der Selbstkosten, soweit dieselben von der Verschieden-

Digitized by Google

artigkeit der Fahrzeuge abhängen. Bei jeder Preisbildung lässt sich aber beobachten, dass sich die Preise nicht immer genau den jeweiligen Besonderheiten anpassen sondern trotz wechselnder Selbstkosten nach einem Durchschnittssatz berechnet werden müssen. Auf dessen Höhe ist die Erfahrung von Einfluss, dass mit der Massenhaftigkeit des Verkehrs oder des Umsatzes auch die Selbstkosten für jeden einzelnen Akt ganz erheblich sinken.

Es liegt also eine gewisse Tendenz zur Vereinheitlichung des Preises vor in doppelter Beziehung: erstens nach der Zeitdauer, auf welche die Preise im voraus festgestellt werden und zweitens nach der Art des Objekts. In beiden Fällen hat das Trägheitsmoment seine Berechtigung, wenn eine gewisse Stabilität in der Form der Mieteentschädigung und eine Erleichterung in der Abrechnung erreicht werden soll, welch letztere zwar ein notwendiger Behelf für den Wageneigentümer, aber in allen Fällen eben unproduktive Arbeit ist. Wie gross diese Berechtigung zur Vereinheitlichung des Preises ist, erhellt daraus, dass es unmöglich wäre, für jeden einzelnen Wagen oder jede Wagengattung die genauen Selbstkosten selbst für eine beschränkte Zeitperiode festzustellen. Diese Selbstkosten bleiben sich überdies selbst beim einzelnen Objekt nicht immer gleich; ich mache z. B. aufmerksam auf die grössere Abnutzung der Betriebsmittel beim Eilverkehr gegenüber dem gewöhnlichen Verkehr. Da eine genaue Anpassung des Preises an die Selbstkosten, ohne eine Unsumme von Mühe, Arbeit und Kosten zu verursachen, unmöglich ist, erscheint die Bildung eines Durchschnittspreises als angezeigt. Bei dieser Preisberechnung darf dann das einzelne Fahrzeug nicht mehr nach seinem Eigenwert sondern nur mit einem Durchschnittswert in Rechnung gestellt werden, ohne Rücksicht selbst auf die Achsenzahl; ebenso darf auch nicht besonders

Digitized by Google

unterschieden werden zwischen Güter- und Gepäckwagen, für welche die gleichen Mietsätze vergütet werden sollen, trotz der verschiedenen Höhe der Anschaffungskosten.

Ausser den Kosten der Fahrzeuge selber könnten noch einige Ausgaben in Frage kommen, die in irgend einem Zusammenhang stehen mit dem rollenden Betriebsmaterial. So wurde z. B. versucht, die Kosten für Abstellgleise zu den Selbstkosten der Fahrbetriebsmittel zuzuschlagen. Aber diese Abstellgleise **werden weniger durch als mit** der Anschaffung neuer Wagen in grösserer Anzahl und Ausdehnung nötig. Ausserdem werden sie nicht selten auch zu Rangierzwecken benutzt, und sie sind ganz unzweifelhaft Hilfsmittel des Betriebs. Es liegt in dessen Vorteil, Fahrzeuge, die nicht benützt sind und vorübergehend keinen Verkehrszwecken zu dienen haben, so zu beseitigen, dass sie der unbehinderten Abwicklung des Betriebs nicht im Wege stehen. Für die Wagen selbst, ihren Zustand und die Höhe der Wagenmiete ist es ganz unerheblich, ob sie in durchgehenden Hauptgleisen oder selbst in etagenförmig übereinander angeordneten Abstellgleisen hinterstellt werden, da sie in beiden Fällen auch ohne Benützung den Einflüssen der Temperatur und der Witterung in gleichem Grade ausgesetzt sind.

Man hat weiter noch versucht, auch einen entsprechenden Teil der Kosten der Betriebs- und Wagenwerkstätten zu den Ausgaben zu schlagen, die durch die Wagenmiete zu decken wären. Aber es wird unendlich schwer sein, ja geradezu unmöglich, die Beträge auch nur annähernd richtig auszuscheiden, die von den Anschaffungs- und Amortisationskosten dieser Anstalten und deren Verzinsung auf den Wagenpark entfallen. Neben der Unterhaltung des rollenden Materials werden die Werkstätten in grossem Umfang auch zu Arbeiten für Bau und allgemeinen Betrieb, mechanischen Einrich-

Digitized by Google

tungen, Arbeiten für fremde Rechnung u. s. w. verwendet. Schliesslich gilt bezüglich der Amortisationskosten der Anlagen und Betriebsmittel als feststehend (vergl. Sax, Verkehrsmittel Band II und Ulrich, das Eisenbahntarifwesen, S. 39), dass diese Ausgaben mit die Grundlagen für die Selbstkosten des Tarifs bilden und in der Expeditions- oder Manipulationsgebühr — die weniger in Deutschland als in Osterreich-Ungarn selbst für Zwischenbahnen berechnet wird — ihren Ausdruck finden (vergl. auch S. 91).

Ebensowenig können die Selbstkosten durch einen Zuschlag für allgemeine Verwaltungskosten erhöht werden, wie dies in der Streitsache zwischen den süddeutschen Grenzbahnen und den Schweizerbahnen versucht worden ist. Der entfallende Zuschlag für allgemeine Verwaltungskosten muss in dem Generalkostenkonto der Werkstätten schon mitenthalten sein, wie man ja auch bei Arbeiten auf fremde Rechnung nur die Generalkosten zuzuschlagen pflegt, ohne noch einen Extrazuschlag für allgemeine Verwaltungskosten zu machen. [1]) Dies wird auch aus Tabelle 20, Spalte 15 und 20 der Reichseisenbahnstatistik ersichtlich. Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten ergeben dort pro Achse einen viel höheren Betrag als die Vereinsstatistik für denselben Gegenstand berechnet; es müssen daher die Ziffern der Vereinsstatistik jenen Zuschlag für allgemeine Verwaltungskosten auch schon mitenthalten.

Weiter könnte noch in Frage kommen zu den Selbst-

[1]) Der Unterschied in der Preisgestaltung bei Arbeiten für die eigene oder für fremde Bahnen, oder für fremde Rechnung, d. h. nicht Eisenbahnen, zeigt sich darin, dass im ersteren Fall in der Regel 40 % Generalkosten berechnet werden, während im andern Fall 100 % als Generalkosten zugeschlagen werden. Sind aber die Verwaltungskosten in den 100 % Generalkosten enthalten, so müssen sie zu entsprechenden Teilen auch in den 40 % enthalten sein.

Digitized by Google

kosten, um eine vielleicht weniger gerechte als zweckmässige Höhe der Gegenleistung zu ermitteln, einen Zuschlag zu machen in der Art einer Risikoprämie. Sie hätte dem Wageneigentümer eine Gewähr dafür zu geben, dass er auch bei Wagen, deren Lauf infolge irgend welcher Fehler und Unterlassungen, wie sie eben einmal unvermeidlich sind, nicht vergütet werden, doch noch auf seine Kosten kommt. In welcher Höhe der absoluten Selbstkosten dieser Zuschlag zu nehmen wäre, dafür liegen keine Anhaltspunkte vor; die Konkurrenz, bezw. das Interesse der Gegenseitigkeit ist aber ein nicht zu unterschätzender Faktor, der bestrebt sein wird, dass die Preise, das sind die Wagenmietsätze, die absoluten Selbstkosten nicht zu sehr übersteigen. Dies ist umsomehr erforderlich, als durch die Bestimmungen des neuen V. W. U., bei ganzen Wagenladungen den Wagen bis zum Bestimmungsort durchzuführen, ein ausgesprochenes Monopol vorliegt zu Gunsten des Wageneigentümers. Es kommt dadurch noch schärfer zum Ausdruck, dass der Verkehr sich nun einmal in bestimmten Richtungen bewegt, während in umgekehrter Richtung nicht immer, oder doch nur in sehr seltenen Fällen dieselben Transportmengen zu bewegen sind. Ein völliger Ausgleich ist also nicht möglich, weshalb es auch durchaus nicht angezeigt erscheint, einen solchen Zuschlag von bestimmter Höhe zu machen; dies empfiehlt sich auch schon aus dem Grunde nicht, weil bei der Berechnung der einzelnen Posten selbst solche Fehler berücksichtigt werden müssen und ein gewisser Spielraum zu lassen ist.

Es darf also angenommen werden, dass die drei angeführten Ausgabeposten alle die Faktoren enthalten, die bei der Preisbildung, der Feststellung der Selbstkosten der Wagenparke der Eisenbahnen in Berücksichtigung zu ziehen sind, d. h. der absoluten Selbstkosten, die durch die Wagenmiete gedeckt werden müssen. Da

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

es sich um den Wagenaustausch im V. D. E. V. handelt, sind die Angaben der von demselben herausgegebenen amtlichen Statistik als Grundlagen der Berechnung benützt worden. Soweit dort die nötigen Angaben nicht zu finden waren, wurde die Reichseisenbahnstatistik zu Rate gezogen. In beiden Fällen sind jeweils die drei Rechnungsjahre 1893/96 berücksichtigt.

a) Verzinsung des Anschaffungskapitals.

Nach Tab. 12, Sp. 84 der Reichseisenbahnstatistik betragen die Anschaffungskosten für Gepäck- und Güterwagen pro Achse

1893/94	1437	Mk.
1894/95	1432	„
1895/96	1428	„
Im Durchschnitt der drei Jahre also		1432 Mk.

Bei der Feststellung der Mietsätze i. J. 1871 wurde ein durchschnittlicher Zinsfuss von 5 % als angemessen erachtet, der bei der Berechnung des Zinsbedarfs zu Grund zu legen sei. Dabei waren noch mitberücksichtigt die Geldbeschaffungskosten im allgemeinen und der Umstand, dass eher eine etwas reichliche als eine zu knappe Entschädigung des Wageneigentümers empfohlen werden müsse. In der That entsprach der Zinsfuss von 5 % den Verhältnissen des damaligen Geldmarktes. Der Zinsfuss hatte in der Periode von 1865—1871, ja schon von 1848 ab in Deutschland eine stetig steigende Tendenz infolge der politischen und wirtschaftlichen Ereig-

Digitized by Google

nisse der Periode[1]). Die politischen Ereignisse sind die grossen Kriegsanleihen von 1848 ab; die der wirtschaftlichen Seite namentlich der grosse Kapitalbedarf für Eisenbahnunternehmungen. Mit dem Jahre 1871 aber trat eine Wendung in den wirtschaftlichen Verhältnissen ein, von denen der Geldmarkt naturgemäss am schnellsten betroffen wurde. Die Gründe dafür waren das Freiwerden grösserer Mengen von Hartgeld infolge der Ausdehnung des Wechsel- und Checkverkehrs und ganz besonders der Einführung des Giroverkehrs durch die deutsche Reichsbank von 1876 ab. Dazu kam das Nachlassen des Kapitalbedarfs für Unternehmungen grösseren Umfangs, nachdem die Hauptlinien der Eisenbahnnetze, die so grosse Summen verschluckt hatten, gebaut waren. Von 1871 an beginnt denn auch eine Periode, in der der Zinsfuss eine ebenso stetig sinkende Tendenz zeigte, die bis zum Jahre 1897 anhielt. Umso eindringlicher machte sich aber seither wieder eine steigende Tendenz des Zinsfusses geltend, ja gegen Ende 1899 erreichte er sogar eine ganz ungewöhnliche Höhe. [2])

---

[1]) Kahn, Dr. J. Die Geschichte des Zinsfusses in Deutschland. Stuttgart 1884.

[2]) Schon gegen Schluss des Jahres 1898 zeigte sich ein geringes Anziehen des Zinsfusses, gleichsam als Vorläufer eines kommenden grösseren Kapitalbedarfs namentlich für elektrische Unternehmungen. Dieses Anziehen des Zinsfusses blieb damals noch auf Deutschland beschränkt, übertrug sich 1899 aber auch auf Frankreich und England und gegen Ende 1899 erreichte die Geldteuerung eine solche Höhe, dass sich die deutsche Reichsbank genötigt sah, Ende Dezember den Bankdiskont auf den bis dahin nie erreichten Satz von 7% zu erhöhen. Mitbeeinflusst war die enorme Anspannung des Geldmarktes, ausser dem gewaltigen Geldbedarf für industrielle Unternehmungen, hauptsächlich durch den südafrikanischen Krieg, so dass diese Steigerung doch als eine aussergewöhnliche und vorübergehende betrachtet werden darf. Auch die fernere Gestaltung des Geldmarktes wird im wesentlichen von dem weiteren

Digitized by Google

Trotz dieser Geldteuerung geht der dermalige durchschnittliche Zinsfuss der deutschen Staatspapiere und Schuldverschreibungen bedeutender Eisenbahnunternehmungen im Bereiche des V. D. E. V. wohl nicht über 4 % hinaus. Die 5 %igen preussischen Staatspapiere standen i. J. 1871 zu 100–100 ½; im Anfang des Jahres 1899 standen die 3 ½ %igen dieser Werte auf 101 ½. Ja 3 %ige hatten schon im Jahr 1896 den Paristand erreicht, um sodann einen Coursstand von 94 ¾ % einzunehmen. [1])

Da die geschilderte Steigerung des Zinsfusses aber doch kaum von Dauer sein dürfte, würde es sich empfehlen, auch unter Berücksichtigung des oben erwähnten Umstands, dass sich eher eine etwas reichliche, als eine zu knappe Bemessung der Entschädigung empfiehlt, bei der Berechnung des Zinsbedarfs für die Anschaffungskapitalien doch keinen höheren Zinsfuss als 4 % zu Grunde zu legen, auch wenn die Anlehen zum Zweck der Beschaffung eines Teils der heutigen Wagenparke seiner Zeit zu einem höheren Zinsfuss kontrahiert wurden.

Das müsste der Fall sein bei einer Berechnung der zukünftigen Mietsätze Bei der vorliegenden Berechnung

---

Verlaufe dieses in seinen Folgen noch nicht abzusehenden Krieges in Südafrika abhängig sein, so dass es sich jeder Beurteilung entzieht, ob der Höhepunkt der seit 30 Jahren nicht beobachteten Geldteuerung bereits erreicht oder schon überschritten ist. Die seit 1894 in Deutschland andauernde und sich stetig steigernde wirtschaftliche Flutwelle hat aber gezeigt, dass die Lage eine gesunde ist und daher auch wieder ruhigere Zustände eintreten werden, wenn erst die Industrie die jetzt aufgenommenen Werte zu amortisieren beginnen kann. Dass Handel und Industrie die Geldteuerung ohne Bedenken zu überstehen vermögen, ist auch ein Anzeichen dafür, dass ein allzujäher Rückschlag nicht zu befürchten ist.

[1]) Vergl. auch R. E. May, Die wirtschaftliche Entwicklung. Jahresbericht 1897. Berlin 1897. S. 136 und ff.

Digitized by Google

jedoch, wo es sich darum handelt, zu untersuchen, wie sich die gegenwärtigen Mietsätze zu den Selbstkosten verhalten, muss auch das Ergebnis auf Grund des bei ihrer früheren Festsetzung berechneten Zinsfusses in Vergleich gestellt werden. Daneben sollen die Mietsätze bei Zugrundlegung des durchschnittlichen Zinsfusses für die deutschen Eisenbahnanlehen berechnet und weiterhin mit dem Mieteanfall verglichen werden. Der dabei in Betracht kommende Satz darf für den Durchschnitt der 90er Jahre zwar wohl über $3^1/_2\,\%$, nicht aber höher als $4\,\%$ angenommen werden.

b) Kosten der Unterhaltung der Wagen.

Darüber geben die statistischen Nachrichten des V. D. E. V. vollständige und erschöpfende Auskunft.

Spalte 119 der Vereinsstatistik:

„Der Aufwand für Unterhaltung der Lastwagen (einschliesslich Achsen und Räder), Erneuerung derselben aller Art und für Ersatz, teilweisen wie vollständigen, hat nach Abzug des Erlöses bezw. Wertes für Altmaterial betragen."

Durchschnittlich für jede Lastwagenachse:

1892	65 Mk.
1893	53 „
1894	53 „
im Durchschnitt der drei Jahre	57 Mk.

Nach der Reichseisenbahnstatistik 1894/95, Tabelle 20, entfallen von den Ausgaben der Spalte 20, die die

Digitized by Google

Summe der Gesamtausgaben, einschliesslich der Generalkosten der Werkstätten und Gasanstalten, für Unterhalt und Erneuerung der Betriebsmittel, auch ausserhalb der eigenen Werkstätten darstellt, auf eine Gepäck- und Güterwagenachse (Spalte 33)

für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Teile . . . . . 49 Mk.

In diesen Generalkosten sind nach den bestehenden Rechnungsvorschriften ausser den persönlichen und sachlichen Ausgaben auch die Kosten der Unterhaltung der Werkstättengebäude und sonstigen Anlagen und die Kommunalabgaben u. s. w. enthalten; während die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation des Kapitalaufwands der Werkstätten u. s. w. nicht zu den Generalkosten der Werkstätteanlagen, sondern zu den Selbst- und Gestehungskosten des Transports zu rechnen sind. Die vorstehenden Summen repräsentieren also vollständig die unter b zu berücksichtigenden Ausgaben für Unterhaltung der Wagen und zwar ist, da es sich um die Verhältnisse im V. D. E. V. handelt, der Berechnung der Selbstkosten auch die aus der Statistik dieses Vereins sich ergebende Summe von 57 Mk. zu Grunde zu legen.

c) Kosten der Erneuerung (Amortisation).

Bei dieser Ausgabe ist vor allen Dingen zu berücksichtigen, dass von den Werkstätten in nicht geringem Umfang auch Erneuerungen einzelner Teile von Wagen vorgenommen werden, die, wenn bei der einen Revision das Untergestell, bei der folgenden der Wagenkasten erneuert wird, wieder einen neuen Wagen ergeben, für welchen in den Budgets nicht die dem vollen Werte

Digitized by Google

eines neuen und betriebsfähigen Wagens entsprechenden Ausgaben erscheinen. Diese laufenden Ausgaben für Erneuerungen, die in der Statistik unter Unterhaltung der Wagen zur Verrechnung kommen, sind demnach in die Rubrik c nicht mehr aufzunehmen. Wenn an Stelle eines aus dem Betrieb auszuscheidenden, nicht mehr gebrauchsfähigen Wagens ein neuer eingestellt wird, muss diese Art der Erneuerung entweder eine entsprechende Verlängerung der Amortisationsdauer, oder aber eine Schmälerung der Anschaffungskosten bedingen. Bei den 1871 angestellten Berechnungen wurde das durchschnittliche Dienstalter eines Lastwagens auf 30 Jahre angenommen, nach welcher Zeit ein Wagen so abgenützt sei, dass seine Wiederinstandsetzung nicht mehr rentabel erscheine. In der Konstruktion und Beschaffenheit der Wagen sind seither grosse Änderungen eingetreten im Interesse einer grösseren Dauer und Leistungsfähigkeit, während diese selbst nicht in gleichem Masse zugenommen hat, da auch den Berechnungen von 1871 eine durchschnittliche Jahresleistung von 15000 km zu Grund gelegt war. Diese Veränderungen bestehen darin, dass ausser der Imprägnierung der den Witterungseinflüssen unterworfenen Holzteile, verschiedene Wagenbestandteile, die früher aus Holz gefertigt wurden, namentlich das hölzerne Untergestell, jetzt aus Eisen und die der Abnützung besonders ausgesetzten Stellen aus Stahl gefertigt werden. Demgemäss wäre eine entsprechende Verlängerung der Amortisationsdauer vorzunehmen, und zwar kann angenommen werden, dass dank dem widerstandsfähigeren Material die Wagen eine immerhin um den dritten Teil längere Lebensdauer erhalten, so dass die Amortisationsdauer, für deren Feststellung auch bei der Berechnung von 1871 keine genauen statistischen Erfahrungen zu Grunde gelegt werden konnten, ohne befürchten zu müssen eine Fehlerquelle in die Berechnung

Digitized by Google

hereinzubringen, doch auf 40 Jahre angenommen werden könnte. Dessen ungeachtet aber soll der Berechnung die im § 24 des V. W. U. festgesetzte Amortisationsdauer zu Grunde gelegt werden.

Von der Summe der in 30 Jahren zu amortisierenden Anschaffungskosten ist der dauernde Wert des verbleibenden Altmaterials, besonders Achsen und Räder, der nur zu verzinsen aber nicht zu amortisieren ist, in Abzug zu bringen. Dieser Wert des Altmaterials kann mindestens zu einem Viertel der Anschaffungskosten angenommen werden, obgleich verschiedene Gründe dafür sprechen, dass dieser Altmaterialwert höher ist. (In der Ztg. des V D. E. V. Nr. 21 von 1896 wird der Altmaterialwert z. B. auf ein Drittel der Anschaffungskosten geschätzt.)

Damit ergiebt sich folgende Berechnung:

Von den Anschaffungskosten von durchschnittlich 1432 Mk. geht ab $^1/_4$, das nicht zu amortisieren sondern nur zu verzinsen ist, und es bleibt ein in 30 Annuitäten aufzuteilender Rest von

$$1432 - \frac{1432}{4} = 1074 \text{ Mk.}$$

Nach der Formel

$$r = \frac{(a\,q - b)\,(q - 1)}{q^n - 1}$$

wobei r die zu berechnende Quote, a das Kapital, b der bleibende Wert des Altmaterials, q der Zinsfaktor und n = der Amortisationsdauer ist, ergiebt sich unter Einsetzung dieser Zahlen (n = 30) und dem zu Grund gelegten Zinsfuss:

Bei

4%	5%
r = 76.43 Mk.	87.77 Mk.

eine Quote von

als jährlichen Bedarf pro Achse für Verzinsung und

Digitized by Google

Amortisation. Schlägt man dazu noch die Unterhaltungskosten pro Achse (nach der Vereinsstatistik Spalte 199)

mit	57.— Mk.	57.— Mk.
(Übertrag	76.43 Mk.	87.77 Mk.)

so erhält man die Selbstkosten einer Güterwagenachse pro Jahr
bei 4% mit 133,43 Mk. und bei 5% 144,77 Mk.

Nach der Vereinsstatistik, Spalte $\frac{101}{102}$ kommen **auf einen Wagen** durchschnittlich 2,025 Achsen; demnach betragen die jährlichen Selbstkosten eines Lastwagens

2,025 × 133.43 Mk. = 270.20 Mk. bei 4%
und 2,025 × 144.77 Mk. = 293.16 Mk. bei 5%.

Das ist also jener Aufwand, der durch den Ertrag an Wagenmiete gedeckt werden muss, wobei als Voraussetzung gilt, dass für die Leistungen im eigenen Heimatbezirk dieselben Vergütungen gewährt werden, wie für die Leistungen auf fremden Bahnen, diese aber nicht zur Verrechnung bezw. Ausscheidung kommen.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern berechnet in seinem Urteil vom 10. Dezember 1897, in Sachen der süddeutschen Grenzbahnen gegen die Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes [8], die Gesamtausgabe für eine **Wagenachse**, mit Einschluss eines besonderen Zuschlags von 5.18 Mk. für Verzinsung und Amortisation des in den Werkstätten angelegten Kapitals, mit **143.48 Mk.** (S. 32), was für den Wagen eine Ausgabe von 290.54 Mk. ergeben würde und bemerkt zu der Berechnung, die einen Betrag von 256.03 Mk. pro Wagen und Jahr ergiebt, (S. 31 des Urteils), dass diese Ausgabe „als unter der Wirklichkeit stehend betrachtet werden muss.“ [1])

[1]) Die beklagten Schweizerbahnen berechneten die jährlichen Selbstkosten pro Achse, unter Annahme einer durchschnittlichen 45-jährigen Lebensdauer des Wagens und eines Zinsfusses von 4% auf 134.08 Mk. = 271.51 Mk. pro Wagen, während die klägerischen

Digitized by Google

Wenn man sonach den in der obigen Berechnung bei einem Zinsfuss von 4 % sich ergebenden Betrag von **270.20 Mk. als die untere Grenze** der jährlichen Selbstkosten eines Güterwagens mit gutem Recht wird gelten lassen können, so lässt gleicher Weise der bei 5 % sich ergebende Betrag von **293,16 Mk. sich als die obere Grenze dieser Selbstkosten** betrachten. Die noch darüber hinausgehende Berechnung der süddeutschen Grenzbahnen ist vom Zentralamt selber als unberechtigt auf den Betrag von 290.54 Mk. gekürzt worden, mit welcher Berichtigung sich auch die klägerischen Bahnen einverstanden erklärt haben. Für die weiteren Untersuchungen können aber nur die hier rechnungsmässig ermittelten Selbstkosten in Betracht gezogen werden.

---

süddeutschen Grenzbahnen zu einer Ausgabe von 149.70 Mk. pro Achse = 303.14 Mk. pro Wagen gelangten. (S. 31 und 32 des Urteils.)

Digitized by Google

V.

Der Ausgleich der Leistungen.

Der Eisenbahnbetrieb erfordert im allgemeinen und öffentlichen Interesse ein möglichst ungestörtes und ununterbrochenes Funktionieren der die Eisenbahnsachgesamtheit bildenden Teile. Dies gilt namentlich auch für den Verkehr der Bahnen unter sich und für den Übergang ihrer Fahrbetriebsmittel von einer Bahn zur andern. Diese müssen, um alles zu vermeiden, was die Aufgaben der Eisenbahn erschweren oder verhindern könnte, sichergestellt werden gegen exekutive Zugriffe und zwar auf inländischen wie auf ausländischen Bahnen. Zunächst muss also das Recht des Eigentümers der Fahrzeuge in der Weise geschützt werden, dass der ihm zustehende Verdienst der umlaufenden Wagen ihm nicht vorenthalten werden darf. Weiter muss Vorsorge getroffen werden, dass die Fahrzeuge auch jenseits der Grenzen ihrer Heimatbahn nicht unbefugterweise in ihrem Umlauf gehemmt, dem Verkehr entzogen und mit Arrest belegt werden dürfen. Es muss also die Frage geregelt werden, ob und unter welchen Umständen Eisenbahnbetriebsmittel als Pfandobjekte dienen können?

Dabei ist zunächst zu unterscheiden, ob es sich um die Forderung einer Eisenbahn gegen eine andere handelt, oder ob eine Forderung eines Privatgläubigers gegen eine Eisenbahnverwaltung vorliegt. Im letzteren Fall ergiebt sich unter gewissen Umständen noch eine weitere Unterscheidung zwischen Forderungen, die gegen

Digitized by Google

Staatseisenbahnen und solchen, die gegen Privateisenbahnen gerichtet sind. Seiner Zeit entstanden daraus eine Reihe wichtiger völkerrechtlicher Fragen, die zum Teil noch heute recht umstritten sind.[1]) So z. B. ob ein Staat, in unserem Falle vertreten durch seinen Eisenbahnfiskus, vor das Forum eines auswärtigen Staates gezogen werden dürfe, und wie ein eventuelles Urteil zu vollstrecken sei?[2]) Für den Eisenbahnverkehr sind diese Fragen nunmehr für ein grosses Rechtsgebiet einheitlich geregelt durch das Berner internationale Frachtübereinkommen. Es kommt ihnen aber doch mehr als ein blos historisches Interesse zu, weil noch viele Staaten nicht zu der erwähnten Eisenbahnrechtsunion gehören.

Die Forderungen, die zwischen den Eisenbahnen entstehen, stammen in den weitaus meisten Fällen aus dem gegenseitigen Abrechnungsverkehr. Diesen müssen die Eisenbahnen untereinander pflegen, da es ganz unmöglich wäre, der leistenden Bahn ihr Treffnis an Transportgebühren, die ja jeweilig von der Versand- oder Empfangsbahn erhoben werden können, sofort nach beendigtem Transport zuzuscheiden. Die Bahnen müssen

[1]) Vergl. darüber in Böhms Zeitschrift für internationales Recht, V. Band 1895. Anzilotti, Über die Zuständigkeit inländischer Gerichte gegenüber fremden Staaten. Ferner in R. D. I. 1888, p. 109. Cuvelier, De l'incompétence des tribunaux à l'égard des gouvernements étrangers; R. D. I. 1890, p. 425. Hartmann, De la compétence des tribunaux dans les procès contre les États et les souverains étrangers. Ebenso in J. D. I. P. 1888, p. 180; 1889, p. 538; 1890, p. 25. Gabba, De la compétence des tribunaux nationaux à l'égard des souverains et États étrangers. Ferner v. Holtzendorff, Incompétence des tribunaux nationaux pour ordonner une saisie arrêt sur des biens appartenant aux gouvernements étrangers. J. D. I. P. tome III. p. 431.

[2]) § 29 der deutschen Zivilprozessordnung reicht dazu jedenfalls nicht aus.

Vergl. auch Bach, Lehrbuch des deutschen Zivilrechts. Band I, Seite 92.

Digitized by Google

sich daher diese Forderungen gegenseitig kreditieren. Ähnlich verhält es sich beim Wagenverkehr. Auch hier wäre es ganz unmöglich, bei der Übergabe eines Wagens von der nachfolgenden Bahn die sofortige Herauszahlung der vom Wagen abgefahrenen und verdienten Wagenmiete zu verlangen. Es muss daher auch für diesen Gegenstand unter den Bahnen eine wechselseitige Kreditierung stattfinden und die Ausgleichung der Ansprüche nach der Art des Kontokorrentverkehrs erfolgen. (Siehe auch Art. 23 Abs. 3 des internationalen Fracht-Übereinkommens.) Diese gegenseitige Abrechnung und Zuscheidung erfolgt durch die sog. Abrechnungsbüreaus und Clearinghouses, die jeweilig diese Arbeit für eine bestimmte Verkehrsgruppe besorgen.[1])

Für die nach dem deutschen System abrechnenden Bahnen wird die Ausgleichung durch das Zentralwagenabrechnungsbüreau Magdeburg besorgt, und in letzter Linie erfolgt die Zusammenstellung der verschiedenen Schuldposten und Guthaben durch die Vereinsabrechnungsstelle Berlin. Dabei sind bestimmte Fristen festgesetzt, innerhalb welcher die aus den monatlichen Abrechnungen sich ergebenden Schuldbeträge anzumelden und bei deren Überschreitung die Beträge mit 4 vom Hundert zu verzinsen sind.[2]) Freilich ist dadurch die Möglichkeit noch immer nicht ausgeschlossen, dass eine Bahn mit der Ableistung ihrer Verbindlichkeiten in Verzug kommt, oder sich ausdrücklich weigert, eine strittige Forderung zu ihren Lasten anzuerkennen. Da liegt es dann nahe, dass der Gläubiger an dem Eigentum seines Schuldners Sicherung sucht und, soweit solches in seinen Bereich kommt, mit Beschlag belegen und pfänden lässt.

---

[1]) Vergl. Röll, Band I, S. 30.

[2]) Vergl. die §§ 5 und 6 des Übereinkommens des V. D. E. V. betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins vom 1. Novbr. 1896.

Digitized by Google

Solchen Fällen beugt das Statut des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vor, das bestimmt, dass alle Rechtsstreitigkeiten unter Vereinsmitgliedern, welche aus den Vereins- und anderen Bestimmungen über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagenverkehr entstehen, unter Ausschluss des Rechtswegs schiedsrichterlich auszutragen sind [1]) und eine Verwaltung, welche einem solchen Schiedsspruch nicht nachkommt, ausgeschlossen werden kann. [2])

In der Schweiz wurde der Gegenstand gesetzlich geregelt durch das „Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 24. Juli 1874." Art. 38 dieses Gesetzes bestimmt, dass die Guthaben anderer Transportunternehmungen aus dem Abrechnungsverkehr, inkl. der Mietgelder für fremdes Rollmaterial und aus der Mitbenützung von Bahnhöfen und Bahnstrecken in fünfter Linie, d. h. nach den Liquidationskosten, Gebäudeassekuranzbeträgen, Gehalten und Arbeitslöhnen und den Guthaben von Bauunternehmern, aus dem Steigerungserlöse und dem sonstigen Vermögen der Gesellschaft zu bezahlen seien. Diese Guthaben aus dem direkten Verkehr sollten dieses Vorzugsrecht jedoch nur insoweit geniessen, als sie in den der Liquidation vorhergehenden vier Monaten aufgelaufen, oder wenn sie älteren Datums waren, mussten sie gerichtlich eingefordert und das Verfahren bis zum Eintritt der Liquidation ununterbrochen fortgesetzt worden sein.

Eine ähnliche gesetzliche Regelung war in Deutschland wenigstens versucht worden. Der Entwurf für das 1879 beim Reichstag eingebrachte Gesetz über das

---

[1]) Vereinsstatut § 22 Abs. 1.

[2]) Vereinsstatut § 24 Abs. 2.

Digitized by Google

Pfandrecht an Eisenbahnen hatte im § 30 d unter den bevorzugten Forderungen vorgesehen:

„Die Forderungen, welche im gleichen Zeitraum (d. i. im letzten Jahre) aus Abrechnungsverhältnissen mit anderen Bahnen im gegenseitigen Eisenbahnverkehr entstanden sind."

Das Gesetz kam aber nicht zu Stande, und so war das Eigentum der deutschen Bahnen und auch der Vereinsbahnen nur insoweit geschützt, als der Schutz des Vereinsstatuts reichte, also nur innerhalb dieses Vereinsgebiets und nur gegen Ansprüche aus dem gegenseitigen Abrechnungsverkehr, aber nicht gegen Ansprüche und Zugriffe von Privatgläubigern, [1]) Die Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehrs und namentlich die gesetzlich anerkannte (mit Ausnahme der Schweiz) Einheit der Eisenbahnen [2]) erforderte aber, dass nicht nur die eige-

[1]) Auch für die Schweiz war die Frage nicht ganz klar geregelt, trotz des schon erwähnten Bundesgesetzes von 1874. Der Art. 9 statuiert zwar, das Pfandrecht umfasse den Bahnkörper (Unterbau und Oberbau) und das Material, lässt aber die Frage offen, ob der eine Teil ohne den andern verpfändbar sei. Aus Art. 25 Abs. 2 kann man zwar folgern, dass beide Teile als unteilbare Einheit zu betrachten sind; trotzdem aber ist eine Bahn ohne das zugehörige Betriebsmaterial verpfändet worden. (Schweizer. Bundesblatt 1876, II, S. 523.) Dieser Vorgang berechtigte zu dem Rückschluss, dass auch der andere Teil der „Eisenbahn" als selbstständiges Pfandobjekt dienen könne. Meili interpretirt das Gesetz zwar dahin, dass „die gerichtliche Pfändung oder Beschlagnahme des Betriebsmaterials unstatthaft" sei. Vergl. Meili, Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen (1879), S. 52. Es scheint mir dies aber nicht unzweifelhaft aus dem Wortlaut hervorzugehen, schon deshalb nicht, weil in dem schweizerischen Gesetz die Einheit der Eisenbahnen nicht so ausdrücklich betont ist, wie in den zum Teil älteren Gesetzen anderer Länder (Ungar. Gesetz vom 7. April 1868) über diesen Gegenstand und sie in dem angeführten Fall überdies verleugnet wurde.

[2]) Nach Meili, das Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen, (1879) S. 51 u. a., wurde in allen Ländern die Bahn mit allen Zubehörden inkl. des rollenden Materials als Einheit betrachtet, die nicht gestört werden dürfe. Das Betriebsmaterial gilt als Teil der

Digitized by Google

nen, sondern auch die eingeführten fremden Betriebsmittel in ihrem Umlauf gegen Zugriffe und Störungen jeder Art geschützt wurden und zwar im Interesse des eigenen inländischen Verkehrs, der durch solche Massregeln in erster Linie getroffen wird, und in dessen Dienste die eigenen wie die eingeführten fremden Betriebsmittel stehen. Es musste also die Frage nicht nur für die Bahnen bezw. Wagen des eigenen Landes geregelt werden, sondern es musste ein einheitliches Recht für in- und ausländisches Betriebsmaterial geschaffen werden. Dies lag aber nicht in der Kompetenz des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen oder der Eisenbahnen im allgemeinen.

Es waren namentlich die sog. Couponsprozesse gegen die österreichischen Eisenbahnen [1]), welche die Notwendigkeit darlegten, auch das ausländische Eisenbahnbetriebsmaterial zu neutralisieren. Die Einstellung der Silberprägung in Deutschland seit 1872 als Vorbote des Übergangs zur Goldwährung (Münzgesetz vom 9. Juli 1873) und der dadurch notwendig gewordene Verkauf deutschen Silbers auf dem Londoner Markte; ebenso der Übergang der skandinavischen Staaten zur Goldwährung 1873, die Einstellung der Ausprägung von Courantsilbermünzen in Holland 1874 und im lateinischen Münzbund von 1876 an, sowie die ausserordentliche Entwicklung der Silberproduktion in Nordamerika führten in rascher Aufeinanderfolge zu einem starken Preissturz des entwerteten Silbers. Die Folge davon war, dass die österreichischen Bahnen sich weigerten, die Zinsen aus ihren

---

Bahneinheit auch nach der Entfernung von den Grundstücken seiner Heimatbahn, soweit es durch die gebräuchlichen Eigentumsmerkmale als zu dieser Bahn gehörig sich ausweist.

[1]) Bekker, Über die Couponsprozesse der österreichischen Eisenbahngesellschaften und über die internationalen Schuldverschreibungen (Weimar 1881).

Digitized by Google

Schuldtiteln in festem Betrag in ausländischer Währung weiter zu zahlen [1]) und nur eine Schuld nach dem sinkenden Kurse des österreichischen Silbergulden anerkannten. Dies hatte zur weiteren Folge, dass die Gläubiger zur Deckung ihrer weitergehenden Ansprüche im Prozesswege vor den österreichischen Gerichten Rechtshilfe suchten und, als sie dort abgewiesen waren, durch Arrestlegung auf österreichische Eisenbahnwagen, die auf deutsche Bahnen übergetreten waren, Sicherung suchten. [2]) Sie erreichten dadurch den doppelten Vorteil, dass der Gerichtsstand begründet und ein Exekutionsobjekt gewonnen war. Es entstand eine wahre Jagd nach solchen österreichischen Eisenbahnwagen, die eine schwere und bedauerliche Behinderung der freien Wagen-

---

[1]) Mit Ausnahme der Aussig Teplizerbahn, der Staatsbahn und der Südbahn.

[2]) Vergl. die 1877 gemeldeten Beschlagnahmen österreichischer Eisenhahnwagen in der Ztg. des V. D. E. V. 1877, S. 573 und 913. Ebenso wurden 1879 in München 10 Wagen der Elisabethbahn mit Arrest belegt Ztg. des V. D. E. V. 1879, Seite 329. Aber auch gegen andere Bahnen und aus andern Anlässen kamen solche Beschlagnahmen vor, u. a gegen die rumänische Bahn. Die badische Staatsbahn liess 1879 unter Berufung auf das badische Landrecht Art. 2102 Ziff. 1, eine Anzahl in Singen stationierter Wagen der schweizerischen Nationalbahn in Liquidation mit Beschlag belegen zur Deckung für Baukapitalzinse. Siehe Schlussbericht über die Zwangsliquidation der Schweiz Nationalbahn-Gesellschaft (St. Gallen 1881), S. 204 und die Beanstandung des Gegenstands durch die Revisoren, S. 258. Aus neuerer Zeit ist endlich die aus dem Jahre 1889 stammende Streitsache der Kaschau Oderberger Bahn gegen die K. Eisenbahndirektion Magdeburg, betreffend Pfändbarkeit der Wagenmieten und Wiederherstellungskosten. anzuführen und auf die schiedsgerichtliche Entscheidung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport zu Bern vom 10. Februar 1900 zu verweisen. Siehe „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 3 von 1900 und Dr. Reindl, „Pfändung von Forderungen für Wagenmiete und Wagenausbesserung“ in der Ztg. des V. D. E. V. Nr. 39 vom 19. Mai 1900.

Digitized by Google

zirkulation verursachte. Die österreichischen Verwaltungen sahen darin eine dem Recht ebenso sehr wie den allgemeinen Verkehrsinteressen zuwiderlaufende Chikane, und in der That waren die Rechtsausführungen, auf Grund deren diese Arrestlegungen vorgenommen wurden, nicht unangreifbar [1]), wie denn auch eine zwiespältige Rechtsprechung über diesen Gegenstand zu Tage trat. Schliesslich ergaben sich noch Schwierigkeiten, die österreichischen Schuldner zum Nachgeben zu bringen und es zeigte sich, dass Gläubiger, Richter und Gesetzgeber in Deutschland ausser Stande waren, die gefällten Erkenntnisse zu vollstrecken. [2])

In den Motiven zu dem später zu nennenden deutschen Reichsgesetze von 1886 heisst es u. a. über diese Verkehrsbehinderung: [3])

> „Schon seit Jahren suchen die Couponsgläubiger österreichischer Eisenbahnen, da sie in Österreich mit ihren Ansprüchen nicht durchdringen können, die Befriedigung derselben im Wege richterlicher Beschlagnahme der nach Bayern übertretenden Eisenbahnbetriebsmittel der betreffenden Gesellschaft herbeizuführen. Das Fahrmaterial ist demzufolge bei dem Übertritt auf deutsches Gebiet und während des Aufenthalts auf demselben in ständiger Gefahr der Beschlagnahme. Die Folgen eines solchen Vorgehens sind bei dem lebhaft entwickelten, durch vielfältige Anschlusspunkte vermittelten Bahnverkehr zwischen Deutschland und Österreich von bedenklicher Tragweite. Die österreichische Eisenbahnverwaltung wird genötigt, ihr Material dem Übergang nach Deutschland thunlichst zu entziehen; der Abfertigung durchgehender Züge und der Beförderung der Güter über die Grenze ohne Umladung, wie auch der für den nachbarlichen und allgemeinen Verkehr bedeutungsvollen gegenseitigen Über-

---

[1]) Bekker, Couponsprozesse. S. 149 und §§ 4 und 5 und die dort zitierten Quellen; ferner Hartmann, Internationale Geldschulden (1882), S. 5.

[2]) Bekker, S. 29.

[3]) Verhandlungen des Reichstags 1885/86 Anl. 2.

Digitized by Google

lassung von Betriebsmitteln erwachsen unüberwindliche Schwierigkeiten, und schliesslich wird der gesamte Eisenbahnverkehr von Österreich durch das Inland vor der Frage stehen, ob er nicht zur Vermeidung der fortwährenden Hemmnisse, Verluste und Gefährdungen andere Transportwege aufsuchen soll, soweit er nur immer von der Benutzung deutscher Linien sich frei machen kann."

Für den hier in Betracht kommenden Verkehr hatte zwar der deutsch-österreichische Handelsvertrag vom 16. Dezember 1878 in Art. 17 Abs. 2 vereinbart, dass Eisenbahnfahrbetriebsmittel, welche aus dem einen Gebiet in das andere übergegangen sind, wegen keiner wie immer gearteten Forderung zum Gegenstand einer gerichtlichen Sicherstellungs- oder Exekutionsmassnahme gemacht werden dürfen. Diese Immunität ausländischer Fahrbetriebsmittel ist aber bei der Verlängerung des Handelsvertrags durch die Erklärung vom 31. Nov. 1879 wieder ausser Kraft gesetzt worden, und im neuen Handelsvertrag blieb die bezügliche Bestimmung ganz weg. Allein das Bedürfnis nach einer solchen Schutzmassregel internationaler Natur wurde nachgerade dringender. Die Überzeugung, dass es sich nicht rechtfertige, den Privatinteressen der Gläubiger noch länger den Vorrang vor den gefährdeten Interessen des allgemeinen internationalen Verkehrs zu gestatten (Stoerk in Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. (1887) Band III, Seite 666) führte dann zu dem deutschen Reichsgesetze vom 3. Mai 1886.[1]) (Reichsgesetzblatt 1886, S. 131.)

„Die Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Ver-

[1]) Nur die dem Unternehmer selbst gehörigen Betriebsmittel unterliegen dem Pfändungsverbot, nicht aber Leihwagen und Privatwagen. — Das erwähnte deutsche Reichsgesetz „betreffend die Unzulässigkeit zur Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln" ist abgedruckt in Goldschmidts Zeitschrift für Handelsrecht. XXXIII. N. F. XVIII. S. 380.

Digitized by Google

kehr befördern, sind von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgiltigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen.

Durch diese Bestimmung werden dieselben im Falle des Konkursverfahrens von der Konkursmasse nicht ausgeschlossen.

Auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen findet die Bestimmung des ersten Absatzes nur insoweit Anwendung, als die Gegenseitigkeit verbürgt ist."

Diese Gegenseitigkeit traf zu in Österreich-Ungarn (Verordnung vom 19. September 1886) und so wurde durch eine zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn ausgetauschte Erklärung vom 17. März 1887 (Vergl. Reichsges.-Blatt 1887, S. 153) ausdrücklich konstatiert, dass die beiderseitigen Gesetze übereinstimmend seien und dass, unter Verbürgung der Gegenseitigkeit, dieselben auf die Fahrbetriebsmittel der Bahnen dieser Länder gleichmässige Anwendung finden sollten.

In andern Ländern,[1]) deren Eisenbahnverwaltungen dem V. D. E. V. angehören, z. B. Belgien, die Niederlande, Rumänien, scheinen ähnliche gesetzliche Bestimmungen nicht existiert zu haben. Es dürfte daher auch das rollende Material einer Bahn dieser Länder, das beispielsweise auf deutsches Gebiet übergeht, mit Beschlag belegt und gepfändet werden zu Gunsten eines Guthabens einer Eisenbahn aus der Wagenmieteabrechnung, wie auch aus anderen Abrechnungsguthaben oder auch eines Privatgläubigers.

In Frankreich ist die Verpfändung der Eisenbahnen

[1]) Bezüglich Russland und Italien vergl. die Artikel Pfandrecht und Zwangsvollstreckung in Röll's Encyklopädie des Eisenbahnwesens.

Digitized by Google

selbst ausgeschlossen, weil dieselben, seien sie vom Staate angelegt oder konzessioniert, *„font partie de la grande voirie“*, die als zur *domaine public national* gehörig, dem Privatrechtsverkehr entzogen und weder einer freiwilligen noch einer Zwangsveräusserung fähig sind. (Code de procédure civile, Art. 581 und Art. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnpolizei vom 15. Juli 1845. „Bulletin des lois, Tome 31, Nr. 1221) [1]) Es gilt dies jedoch nur von der unbeweglichen Anlage; das Betriebsmaterial der Eisenbahnen ist aber nicht Teil der *grande voirie* und der Pfandbestellung daher nur insoweit unfähig, als es Fahrzeuge der Staatseisenbahnen sind, für die der Grundsatz des Code civil Art. 538 ff. „Staatsgut ist unantastbar“ zur Geltung kommt. [2]) Dieser eben zitierte Grundsatz wird nach der Gerichtspraxis auch gegenüber fremden Staaten geübt. [3])

In England kann nicht der Bahnkörper verpfändet werden, sondern nur die Einnahmen aus dem Unternehmen. Unwirksam ist auch die Verpfändung des Betriebsmaterials, welches zum Betrieb der Bahn im weitesten Sinne dient, weil dasselbe durch die *Railway Companies Act* 1867, 30 und 31 Vict. cap. 127, §§ 4 und 5 der gerichtlichen Exekution entzogen ist.

Für den internationalen Verkehr, der bei solchen gewaltsamen Umlaufsstörungen in erster Linie in Betracht

---

[1]) Vigouroux, Législation et jurisprudence des chemins de fer et des tramways (Paris 1886) S. 48.

[2]) Ebenso steht einem Gläubiger des Staates nicht das Recht zu, Gelder oder andere dem Staate gehörige Sachen mit Arrest zu belegen, dagegen sind Forderungen und Kassenbestände der Privateisenbahnen pfändbar. Vergl. auch Huc, Commentaire du code civil. Tome IV. (Paris 1893). Art. 55, S. 72 und Lebon, Das Staatsrecht der französischen Republik, in Marquardsen's Handbuch des öffentlichen Rechts. Vierter Band. (1892.) 6. Abteilung, S. 149.

[3]) Ztg. des V. D. E. V. 1882, S. 13 und 1885, S. 829.

Digitized by Google

kommt, ist die Frage einheitlich geregelt worden durch das Berner internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, das im Art. 23 bestimmt:

„Aus den internationalen Transporten herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört, als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörenden Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden in dem Gebiete eines andern Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört."

Dadurch ist der internationale Wagenverkehr in ausgiebiger Weise gegen willkürliche Zugriffe geschützt, [1]) und auch der Wageneigentümer ist gegen unberechtig-

[1]) Vergl. darüber Meili, Internationale Eisenbahnverträge und speziell die Berner Konvention über das internationale Eisenbahnfrachtrecht. S. 58 und 59; ferner Gareis, Institutionen des Völkerrechts. S. 165. Auch der Haager Friedenskongress hat sich mit der Sicherung der Umlaufsfreiheit der Eisenbahnwagen im Kriegsfalle befasst. Bezüglich des neutralen Eisenbahnwagens hatte England den Antrag gestellt, dass alles in Feindesland aufgefundene Material an Eisenbahnwagen und Maschinen sofort dem neutralen Staate zurückgegeben werden sollte, welchem Vorschlag Deutschland widersprach, aus Gründen der Zweckmässigkeit und da eine Unterscheidung zwischen aufgefundenem neutralem und anderem Material schon aus technischen Gründen unmöglich sei. Schliesslich einigte man sich dahin, dass das fremde Material „sobald wie möglich" zurückzugeben sei. Ztg. d. V. D. E. V. Nro. 55 von 1899, Seite 960.

Digitized by Google

ten Vorenthalt seiner Wagenmietguthaben gesichert.

Die Ausgleichung dieser aus der gegenseitigen Wagenbenützung sich ergebenden Entschädigungen bildet nun einen nicht zu unterschätzenden Bestandteil des Rechnungswesens der Eisenbahnen. Eine in diesem Punkt einsetzende Reform müsste, in Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aufgaben der Verwaltungen, eine Vereinfachung und Verringerung des Abrechnungsgeschäfts beabsichtigen, um die gegenwärtigen Kosten und den Arbeitsaufwand für notwendigere und nutzbringendere Arbeiten freizumachen.

Die Schwierigkeit der bestehenden Wagenmieteabrechnung liegt wesentlich in der Richtung, dass die damit gleichzeitig verbundene Kontrollierung der Thätigkeit des Wagens erst nachträglich erfolgt. Infolgedessen bleibt die Verwendung der Wagen dem Zufall, bezw. der Willkür untergeordneter Organe überlassen. Diesen aber ist die Wichtigkeit und Bedeutung einer rationellen wirtschaftlichen Ausnützung nicht verständlich, und es kann von ihnen im Ernste eine genügende Kenntnis dieses Gegenstands gar nicht verlangt werden. Die erste Forderung müsste also sein, die Geschäfte, welche die Verwendung und Ausnützung der Wagen zum Gegenstand haben, von der Abrechnung, der Feststellung des Soll und Haben der einzelnen Verwaltungen zu trennen. Während das letztere Geschäft ohne Schaden in einem beliebigen Zeitraum nach der Wagenbenützung abgewickelt werden kann, muss das erste Geschäft so geregelt werden, dass die Benützung und der Lauf des Wagens dem blinden Zufall entzogen wird Die Absicht einer möglichst ausgiebigen und wirtschaftlich vorteilhaften Verwendung der Güterwagen ist in erster Linie entscheidend, und es soll die bedrohliche Zahl der Leerläufe wenigstens einigermassen vermindert werden.

Freilich ist eine vollständige Vermeidung der Leer-

Digitized by Google

läufe an und für sich unerreichbar. Für die Verkehrswege können die Transporte nicht oder nur in den allerseltensten Fällen so verteilt sein, dass in der Richtung von B nach A die gleichen Transportmengen vorhanden sein werden wie von A nach B, ebensowenig wie die Verkehrszu- und -Abnahme in beiden Richtungen gleichzeitig erfolgen wird. Immerhin ist eine bessere Ausnützung der Wagen dann erreichbar, wenn in erster Linie die Verwendung rückkehrender fremder Wagen, deren Weg in mehr oder weniger engen Grenzen schon zum Voraus festgelegt ist, von einer einzigen Zentralstelle aus und durch besonders geschulte Organe erfolgt. Eine solche Trennung der Wagendirigierung von der Abrechnung bezw. der Schaffung einer besonderen Wagendirigierungsstelle ist denn auch schon bei einer Anzahl von Bahnen erfolgt, hat aber noch nicht in dem der Bedeutung der Sache entsprechenden und wünschenswerten Umfang Eingang gefunden.

Das eigentliche Abrechnungsgeschäft, die Feststellung von Schuld und Guthaben, wie es aus der Thätigkeit der Wagen resultiert, bedingt einen ausserordentlich unwirtschaftlichen Aufwand. Die Kosten der Wagenkontrolle der württembergischen Staatsbahn z. B. betragen an persönlichen Ausgaben und Lokalmiete (also ohne Beheizung und Beleuchtung) pro Jahr 52 000 Mk. Von diesem Betrag entfallen, entsprechend der Zahl der Beamten, 35 000 Mk. auf das Abrechnungsgeschäft, den Ausgleich mit fremden Bahnen. Die Betriebslänge der württembergischen Staatsbahn war pro 1894 1688 km; für 1000 km ergiebt sich also ein Aufwand von 20 734 Mark und bei rund 450 000 abgerechneten eigenen und fremden Wagenkursen kommen auf 1000 Wagenkurse 77 Mk. an Aufwand allein für deren Abrechnung. Legt man diesen Aufwand, der mit geringen Abweichungen auch dem bei andern Verwaltungen entsprechen wird,

Digitized by Google

zu Grund, so ergiebt sich selbst für solche Bahnen, die einen Überschuss an Wagenmieteeinnahmen über die Ausgaben erzielen, ein Aufwand, der häufig diesen Einnahmeüberschnss übersteigen wird. Die Behauptung ist daher nicht zu gewagt, dass die heutige Art der Ausgleichung der gegenseitigen Leistungen aus dem Wagenaustausch eine äusserst unproduktive Arbeit ist.

Wie die Geschichte überhaupt, zeigt auch die verkehrsgeschichtliche Entwicklung ein Fortschreiten vom Einzelnen zur Gesamtheit, und wie s. Zt. die Post die in's Einzelne gehende Ausgleichung von jedem Brief oder Packet verwarf, so wird mit der Zeit einmal auch die Einzelabrechnung der Leistungen der Betriebsmittel überwunden werden. Jetzt schon findet eine ganz ungleiche Behandlung der einzelnen Fahrzeuge statt, da für die Personenwagen, die einen viel höheren Wert repräsentieren wie die Güterfahrzeuge, die Leistungen in natura ausgeglichen werden. Im Jahre 1877 hatte denn auch die Kaiserin Elisabethbahn bei der Generalversammlung des V. D. E. V. einen Antrag auf Einführung eines allgemeinen Naturalausgleichs eingebracht (Generalversammlung im Haag 1877, Punkt X, S. 81), der aber nicht zur Annahme empfohlen und abgelehnt wurde. Allerdings sind die Leistungen der Personenwagen auf fremden Bahnen viel regelmässiger, als die der Güterwagen, so dass ihnen leichter eine ausgleichende Gegenleistung gegenübergestellt werden kann. Wie aber bei den Personenwagen für das einzelne Fahrzeug, bleibt sich bei den Güterwagen für eine grössere Zahl solcher der Anfall an Wagenmiete gleich, so dass mit viel geringerem Aufwand als heute die Gegenleistung statt nach einzelnen Wagenläufen, nach Tausenden oder Zehntausenden von Kursen festgestellt werden könnte. Die dabei sich ergebenden Fehlergrenzen gegenüber der Einzelabrechnung würden durch den Vorteil der grösse-

Digitized by Google

ren Einfachheit und den geringeren Aufwand reichlich aufgehoben. Übrigens kann diese Einzelabrechnung wegen der Mängel der Rapportierung und der Unmöglichkeit, alle Leistungen auf fremden Bahnen zu kontrollieren, auf absolute Richtigkeit keinen Anspruch erheben: es handelt sich stets um eine ungefähre Feststellung der Leistungen. Zur möglichsten Vereinfachung und Erleichterung des Abrechnungsgeschäfts müsste dann die Verteilung der Gefälle, unter Aufhebung der bestehenden Wagenkontrollen, einer einzigen Abrechnungsstelle — wenigstens für grössere Verkehrsbereiche als bisher — überlassen werden; eine Einrichtung, wie sie bis 1868 schon im damaligen Vereinsgebiet bestanden hatte.

Aus einem solchen Zustand heraus müsste sich dann eine Ausgleichung von Schuld und Guthaben auf Grund des Durchschnitts einer Pauschalsumme von selbst entwickeln, die nach dem Ergebnis einer Anzahl von Vorjahren festgestellt würde. Ein derartiges Abrechnungsverhältnis ist in manchen anderen Betrieben, z. B. bei der Post, bei einem viel grösseren Umsatz heute schon durchgeführt. Und in der That würde sich auch für die Ausgleichung der Leistungen der Betriebsmittel, soweit sie nicht in natura erfolgt, ein solches Verhältnis vom wirtschaftlichen Standpunkt sehr empfehlen.

Freilich ist eine Ausgleichung der Gefälle nur nach der Zahl der übernommenen bezw. übergebenen Wagen nicht ohne weiteres angängig. Es müssen, da die Ausdehnung der verschiedenen Eigentumsbezirke, die Art des Betriebs und andere Faktoren von wesentlichem Einfluss sind auf die Dauer der durchschnittlichen Benutzungszeit, auch die Leistungen der Wagen selbst bei Bemessung der zu entrichtenden Entschädigung mitberücksichtigt werden. Damit soll aber noch nicht gesagt sein, dass die gegenwärtige Form der Berechnung der Entschädigung beim deutschen System, d. h. die Berech-

Digitized by Google

nung von Zeitmiete, Laufmiete und Verzögerungsgebühr eine unter allen Umständen richtige und zweckmässige sei.

Zunächst ist zu beachten, dass die verbrauchte Zeit von der zu durchlaufenden Entfernung abhängig ist und daher die gleichzeitige Berechnung von Zeitmiete und Laufmiete nebeneinander ein und denselben Zweck doppelt trifft. Einen ähnlichen Dualismus bildet die Zusammenstellung von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr, welch' letztere nicht nur eine Erschwerung der Mieteabrechnung, sondern auch eine unnütze Behinderung der Verwendungsfähigkeit der Wagen zur Folge hat.

Die Verzögerungsgebühr bestand und besteht neben der Laufmiete mit Recht. Ihre Aufgabe ist es, die transportierenden Verwaltungen zu veranlassen, fremde Wagen möglichst innerhalb der Zeitgrenzen wieder ihrer Heimat zuzuleiten, wenn und soweit dieselben bestrebt waren, die Ausgaben für Wagenmiete im eigenen Interesse zu vermindern. Sie wirkt also neben der Laufmiete als Regulator, um überlanges Ausbleiben und andere Unregelmässigkeiten in der Wagenbenützung zu vermeiden. Die gleiche Aufgabe und Wirkung hat aber auch die Zeitmiete, solange sie unter eine gewisse Grenze nicht heruntergeht. Die Zeitmiete ist allein ebenso befähigt, die weitere Absicht der Verzögerungsgebühr zu realisieren, nämlich die, dass die Wageneigentümer immer im Besitz eines genügenden Wagenparks sind, der sie in den Stand setzt, ihren Bedürfnissen zu genügen[1]).

Die Zeitmiete sollte demnach die Verzögerungsgebühr ausschliessen, und in der That haben einige süddeutsche Verwaltungen in ihrem gegenseitigen Verkehr (die badischen, bayerischen und württembergischen Staatsbahnen, die Main-Neckarbahn und die pfälzischen Bahnen)

[1]) Siehe auch Verhandlungen über die Neubearbeitung des Regulativs in den Jahren 1871—73 [6], S. 11, Bericht der Köln-Mindener Bahn vom 2. VI. 71.

Digitized by Google

dieselbe aufgehoben, ohne Schaden für ihren Wagenbestand. Der finanzielle Erfolg der Verzögerungsgebühr ist zudem so gering, dass er die Wagenverwendung in keiner Weise, weder günstig noch ungünstig, zu beeinflussen vermag.

Es wurden denn auch im Verein selbst schon mehrfache Versuche gemacht zur Aufhebung der Verzögerungsgebühr, so 1871, 1874 und 1892, die aber keinen Erfolg hatten, trotzdem schon 1874 die Wagenregulativkommission der Generalversammlung vorgeschlagen hatte,

> „von der Vergütung der Verzögerungsgebühren versuchsweise auf die Dauer eines Jahres Abstand zu nehmen."
> (Kom.-Ber. Nr. V zur Gen.-Vers Budapest 1874.)

Zur Begründung war ausgeführt, dass mit der Einführung der Zeitmiete der wesentlichste Grund für die Festsetzung der Verzögerungsgebühr in Wegfall gekommen sei, und dass schon die Zahlung der Zeitmiete jeder Verwaltung die möglichste Beschleunigung bei der Rücksendung der fremden Wagen im eigenen Interesse zur Pflicht mache. Bei der Abstimmung stimmten zwar 52 Verwaltungen für den Wegfall der Verzögerungsgebühr und nur 37 für ihre Beibehaltung. Der Antrag wurde nachträglich aber doch verworfen und bis heute ist es noch nicht geglückt, die Verzögerungsgebühr, die vom verkehrs- und finanztechnischen Standpunkt aus wertlos, vom Standpunkt der Abrechnung ausserordentlich beschwerlich ist, aus dem System der Zeitmieteberechnung allgemein auszumerzen. [1])

---

[1]) Ich gebe noch eine fremde Ausführung über diesen Gegenstand wieder:

> „Nachdem die Erschwerung der Wiederbeladung nach Möglichkeit beseitigt ist, handelt es sich noch um möglichste Abstellung der in Gestalt von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr auftretenden Mehrkosten. Es muss als ein Nachteil des jetzigen gegen das frühere Regulativ und als eine die Leertouren unwillkürlich begünstigende Benachteiligung der

Digitized by Google

Das Abhängigkeitsverhältnis, in welchem die Zeitmiete zur Laufmiete steht, ist schon vorhin angedeutet worden. Es kommen dabei aber noch einige weitere Umstände in Betracht, die auf die Höhe der Zeitmiete mehr oder weniger von Einfluss sein können. Diese sind unter anderen namentlich die Betriebsweise und die Gestaltung der Fahrpläne, sowie die Neigung der benützenden Bahnen, fremde Wagen in grösserem oder geringerem Umfang auszunützen. Es ist daher auch sehr naheliegend, solchen Nebeninteressen der transportierenden Bahnen wenigstens dadurch nicht noch Vorschub zu leisten, dass man die verbrauchte Zeit gar nicht oder nur zum Zweck der Forderung von Verzögerungsgebühr berücksichtigt. Diese Gründe waren denn auch die Ursache, dass die Zeitmieteberechnung dem deutschen System s. Z. hinzugefügt wurde, da die Laufmiete keine genügende Entschädigung sei für das Risiko der Hergabe der Wagen, sondern nur ein Wiederersatz für die Abnützung an Achsen und Rädern, bezw. für den durch den Lauf des Wagens und die Betriebsoperationen, so-

---

Versand- gegenüber den Transit- und Empfangsbahnen bezeichnet werden, dass Wiederbeladungen ohne grössere Ausgaben an Miete überhaupt fast unmöglich sind. Der von vielen Verwaltungen vereinbarte Wegfall der Verzögerungsgebühren hat diesen Übelstand bereits gemildert, es ist aber durchaus notwendig, diese Massregel obligatorisch zu machen. Ein rechter Grund zur Beibehaltung der Verzögerungsgebühren liegt seit Einführung der Zeitmiete nicht mehr vor. Letztere wirkt genügend auf die möglichst schnelle Zurücksendung der Wagen ein; während absichtliche missbräuchliche Wagenbenutzung durch die Konventionalstrafe verhindert wird. Der ganze Ertrag an Verzögerungsgebühren ist kaum nennenswert. Die Hauptsache aber beim Wegfall derselben ist die alsdann mögliche ganz bedeutende Vereinfachung des Regulativs und der Wagenmieteabrechnung."
Ztg. des V. D. E. V. 1876, S. 1120.

Digitized by Google

wie den Einfluss von Luft und Witterung bedingten Verschleiss.[1]) (Siehe auch Protokoll der Wag.-Reg.-Kom. im Haag 1877, S. 87).

Wenn dies die Absicht der Laufmiete sein soll, dann ist sie beim deutschen System erstens zu hoch angesetzt und zweitens nichts weniger als gerecht. Letzteres deshalb, weil der viel höhere Grad der Abnützung beim Eilverkehr gegenüber dem gewöhnlichen Verkehr ohne Einfluss bleibt auf die Höhe der Laufmiete. Zu hoch ist sie angesetzt, weil ein Wagen, der jährlich 15 000—16 000 km zurückgelegt, damit allein schon an Laufmiete sich einen Betrag von 150—160 Mk. verdient, während der Bedarf für Unterhaltung u. s. w. nur 75 Mk. pro Achse und Jahr beträgt. Für sich allein berechnet, unter Zugrundlegung der gegenwärtig geltenden Mietsätze, genügt sie allerdings nicht zur Deckung der Selbstkosten. Der Laufmiete — wie der Verzögerungsgebühr — liegen denn auch rechnerische Erhebungen nicht zu Grunde. Sie ist s. Z. in ihrer den vermeintlichen Bedürfnissen entsprechenden Höhe festgesetzt und später, mit dem neu eingeführten Entfernungsmasse auf dieses umgerechnet worden, unter Beibehaltung der alten Preise und Sätze, die nur auf ungefährer Schätzung beruhten

Die Laufmiete gestattet nun wohl gegenüber der Zeitmieteberechnung eine rationellere Verwendung des Leermaterials zu Rückladungen und damit eine wirtschaftlichere Ausnützung der Wagenparke, ebenso vereinfacht sie die Abrechnung ganz wesentlich. Sie ist ferner nicht nur die älteste, sondern auch die verbreitetste Art der Wagenmieteberechnung und bei den

[1]) Nach einer allerdings erst später (Innsbruck 1885 und Freiburg 1891) hinzugetretenen Definition ist die Laufmiete auch für die von den Wagen nicht auf eigenen Rädern zurückgelegten Strecken zu vergüten.

Digitized by Google

französischen, englischen und schweizerischen Bahnen fast ausschliesslich, bei den deutschen Bahnen bis 1873, im Gebrauch. Sie leidet aber an dem grossen Fehler der Unsicherheit und bietet keine Gewähr dafür, dass der Eigentumsverwaltung die aus den Leistungen ihres Materials zustehenden Gebühren auch voll und ganz vergütet werden. Dieser Fehler beruht darauf, dass es nur in seltenen Fällen möglich ist, und nur mit einem im Verhältnis zum Gewinn ganz unwirtschaftlichen Aufwand, die Angaben der befördernden Verwaltungen in der Richtung zu kontrollieren, ob die Endstation des Wagenlaufs mit der ursprünglichen Bestimmungsstation übereinstimmt. Diese Ungewissheit liegt bei Stückgutwagen regelmässig, bei ganzen Wagenladungen immer dann vor, wenn die ursprüngliche Bestimmungsstation durch irgend eine Massnahme geändert worden ist. Der Wageneigentümer ist daher bezüglich seines Guthabens lediglich auf die Ehrlichkeit der befördernden Verwaltung, bezw. ihrer Organe angewiesen, und es ist ein offenes Geheimnis, dass gerade in dieser Beziehung bei den Wagenmieteabrechnungen ganz allgemein Willkürlichkeiten unterlaufen. Entweder unterbleibt die Vergütung des Laufs bei Verwendungen im Binnenverkehr, oder es erfolgen Ausgleichungen mit der verwendeten Benutzungszeit, um das finanzielle Interesse der Transportverwaltung so gut wie möglich zu wahren.

Solchen Willkürlichkeiten sollte die Zeitmiete „als Ergänzung“ entgegentreten.[1]) Aber die geschilderten Mängel haften der Laufmieteberechnung an, ob sie für sich allein, oder in Verbindung mit andern zur An-

---

[1]) Gegen die Zeitmieteberechnung nimmt ein Aufsatz in Nr. 101 der Ztg. des V. D. E. V. von 1873 Stellung und die Generaldirektion der bayerischen Eisenbahnen anerkennt in einem Gutachten die Zweckmässigkeit des Vorschlags.

Digitized by Google

wendung gelangt, und das gemischte System wird dadurch noch zu keinem gerechten und zuverlässigen, dass man die unzuverlässige Laufmiete noch durch einen Zuschlag erhöht.

Die Berechnung der Zeitmiete ist gegen früher wesentlich erleichtert durch die Neuerung des gegenwärtigen V. W. U., das nur noch halbe Tage berücksichtigt. Sie bietet auch insofern einen gewissen Ausgleich für zu weit gehende Willkürlichkeiten der geschilderten Art, als die Übergabezeiten genau festgestellt werden können, ihre richtige Berechnung daher möglich und durch das gegenseitige Interesse der anschliessenden Bahnverwaltungen gesichert wird. Sie ist ferner, wie schon weiter oben gezeigt wurde, von der zu durchlaufenden Entfernung derart abhängig, dass sie mit dieser zu- oder abnimmt. Dadurch macht sie die Berücksichtigung der Entfernung überflüssig und vereint somit in sich die beiden Funktionen von Laufmiete und Verzögerungsgebühr. Sie vermag ferner eine hinreichende Entschädigung zu gewähren je nach der Höhe ihrer Sätze und bietet weiter noch den Vorteil einer möglichst einfachen Berechnungsweise, deren Resultate nicht zweifelhaft sein können. Unter diesen Umständen erweist sie sich also vom finanztechnischen, wie auch vom rechnerischen und betriebstechnischen Standpunkt als die rationellste und zweckmässigste Berechnungsart.

Gerade die alleinige Berechnung von Zeitmiete würde auch günstige Folgen auf die Umlaufsgeschwindigkeit der Wagen haben, die bei den deutschen Reichsbahnen sowohl als auch bei den Vereinsbahnen ein äusserst schwerwiegendes Übel ist. Zwar gehören Fälle aussergewöhnlich langsamer Expedition der der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Güter glücklicherweise zu den Seltenheiten, und wo sie vorkommen, werden sie durch ausserordentliche Begleiterscheinungen

Digitized by Google

veranlasst. Allein es sind doch Verzögerungen in der Beförderung und Lieferung geradezu tägliche und regelmässige Erscheinungen, denen Dank dem § 63 des Betriebsreglements vom 1. Januar 1893, betr. die Lieferzeit, nicht einmal gesteuert werden kann. Gerade diese ausserordentlich langen Expeditions- und Lieferfristen müssen als ein Erbübel der Eisenbahnen betrachtet und es sollte schon im eigensten wirtschaftlichen Interesse für eine raschere Abwicklung des Transportvertrags Sorge getragen werden. Bei einem raschen Umsatz der Waren wächst nicht nur der Wert dieser selbst, sondern es wird auch durch raschere Freiwerdung der Transportmittel die Leistungsfähigkeit der Bahnen erhöht und eine wirtschaftlichere Ausnützung ihrer Anlagen und Betriebsmittel ermöglicht.

Nach den Untersuchungen des internationalen Eisenbahnkongresses St. Petersburg 1892 existiert wohl eine obere Grenze, über welche hinaus es nicht mehr im wirtschaftlichen Interesse der Bahnen liegt, die Transportgeschwindigkeit noch zu erhöhen, da mit der zunehmenden Geschwindigkeit die Inanspruchnahme des rollenden Materials und des Oberbaus und deren Abnützung sich progressiv steigert. Es ist aber auch gar nicht nötig, zumal für den Güterverkehr, diese Maximalgeschwindigkeit anzustreben. Die bisher übliche ist vollauf hinreichend zur Erreichung einer grösseren Transportbeschleunigung. Denn bei einer durchschnittlichen Leistung von 24 km pro Stunde, wie sie in Deutschland üblich ist, liesse sich immer noch ein Tagesresultat von von 5—600 km erreichen, während die tägliche Durchschnittsleistung eines Wagens auf deutschen Bahnen bekanntlich nur 50 km beträgt.[1]) Die Ursache dieser so geringen Leistung liegt denn auch auf ganz anderem

[1]) Ztg. des V. D. E. V. Nr. 88 von 1888.

Digitized by Google

Gebiet, und nicht die geringe Fahrgeschwindigkeit ist der Grund der unbefriedigenden Leistungen beim Wagenumlauf, sondern die vielen und langen Stationsaufenthalte, sei es im Zuge selbst oder auf Umschlagstationen. Diese Thatsache ist ganz besonders bestätigt durch die Beobachtungen, die s. Zt. die sächsische Staatsbahn in ihrem Gebiete anstellte. [1]) Bei diesen Erhebungen stellte sich nämlich heraus, dass auf der Station Dresden ein Güterwagen, der dieselbe ohne Um- und Entladung passieren sollte, also durch keine anderen Ursachen als das Umrangieren von einem Zug in den andern, $2^1/_2$ Tage aufgehalten wurde. Ganz anders stehen die ganz ausserordentlichen Leistungen der englischen Bahnen in der Güterbeförderung da. Dort werden Güter, die den Abend zuvor um 6 Uhr in London zur Aufgabe gelangen, bereits in der Frühe des andern Morgen dem Adressaten in Liverpool, 323 km, Manchester, 295 km, Plymouth, 396 km, zugestellt, dank der feurigen Konkurrenz der englischen Bahnen untereinander, namentlich in den Knotenpunkten [1]. Die deutschen Bahnen verlangen, abgesehen von der Expeditionsfrist, zwar eine Tagesleistung von 200 km, aber sie erreichen nur eine solche von 50 km.

Hier stehen wir denn auch vor dem wunden Punkt. Die Lieferfristen sind in einer Grösse zugeschnitten, dass sie für alle Verhältnisse zureichen sollen, und dadurch legen sie jedes Interesse an einer Transportbeschleunigung lahm. Es würde sich daher sehr empfehlen, eine Änderung der Bestimmung über die Lieferfrist, des § 63 des Betriebsreglements, vorzunehmen, umsomehr als sie ja für den Betriebsdienst keine Bedeutung hat, und ihr Dasein nur bei Reklamationen zur Geltung gelangt.

[1]) Vergl. dazu auch den Bericht über die Erhebungen zur Stückgutbeförderung in Nr. 4 der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ vom 28. Oktober 1899.

Digitized by Google

Das günstige Resultat der englischen Bahnen erfordert dringend eine eingehende Untersuchung des Gegenstands und eine entsprechende Nutzanwendung auf die deutschen Bahnen. Die ersteren haben gar keine Bestimmung über Lieferzeiten, aber sie vergüten bei Lieferungsverzögerungen, ohne gesetzlich oder durch die Frachtverträge dazu gezwungen zu sein, dem Adressaten eine Entschädigung.

Nach dieser kleinen aber sachlich wohl berechtigten Abschweifung kehre ich zum eigentlichen Gegenstand dieses Abschnitts zurück. Die der Empfangsbahn gewährte mietfreie Zeit hat keine Berechtigung. Es kommt ihr nur der Wert eines formalistischen Rechnungsmanövers zu, das in seiner Wirkung viel einfacher dadurch erreicht werden könnte, dass man die Zeitmietesätze entsprechend kürzen würde. Sie wurde s. Z. nur zu dem Zwecke eingeführt, um einigen Verwaltungen die Annahme des Zeitmietesystems zu erleichtern; seither ist sie mehrfach verkürzt und der Zeitmietesatz selbst dadurch erhöht worden. Wenn aber doch einmal eine Mietbefreiung eintreten soll, wäre es viel zweckmässiger und von grossem Einfluss auf die Wagenverwendung, den mietfreien Tag nicht für die Entladung, sondern für eventuelle Wiederbeladung, sei es durch die Empfangs- oder eine Zwischenstation, oder selbst eine Zwischenbahn, zuzugestehen. Eine solche Massregel wäre eine Prämie für die Benützung leerer fremder Wagen und würde namentlich Zwischenbahnen anspornen, leer laufende Wagen aus den Zügen zu nehmen, um durch deren Rückgabe in beladenem Zustand selbst gegenüber dem Zeitaufwand für die Beladung noch eine Zeitmieteersparnis zu erzielen.

Resümiert man die Ausführungen dieses Abschnitts noch einmal kurz, so ergiebt sich vom Standpunkt der Abrechnung, dass:

Digitized by Google

1) Die Berücksichtigung der Entfernung bei der Feststellung der Miete, bezw. die alleinige Berechnung von Laufmiete eine Verzögerungsgebühr geradezu bedingt.
2) Dass die Laufmiete dem Wageneigentümer keine Sicherheit bietet für die Richtigkeit der für den Lauf und die Benützung seiner Wagen gezahlten Entschädigung, und dass
3) die Hinzufügung einer Zeitmiete diese Sicherheit wohl vergrössert und einen gewissen Ausgleich gewährt für die bei der Laufmiete vorkommenden Willkürlichkeiten, diese Willkürlichkeiten selbst aber nicht aufzuheben oder unmöglich zu machen vermag; und dass
4) die Zeitmiete die Verzögerungsgebühr überflüssig macht.

Im Interesse der Einheitlichkeit und Übereinstimmung mit andern Verkehrsgebieten wäre zwar eine Anpassung an die dort üblichen Berechnungsarten angezeigt, um die Anwendung einheitlicher Regeln beim Wagenaustausch für einen möglichst grossen Bereich Europa's anzubahnen. Aus theoretischen und praktischen Gründen ist jedoch die alleinige Anwendung des Laufmietesystems nicht zu empfehlen, da es dringend wünschenswert ist, als Grundlage der Mietevergütung nur eine Art von Wagenmiete zu haben. Die Laufmieteberechnung würde dies unmöglich machen, da sie der Verzögerungsgebühr als Sicherheitsventil bedarf.

Unter Berücksichtigung dieses Umstandes kann einzig die Berechnung auf Grund der verbrauchten Zeit in Betracht kommen. Diese Art der Berechnung bietet in noch weit höherem Grade wie die von Laufmiete und Verzögerungsgebühr eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der den Wagenleistungen entsprechenden Entschädigungen, und sie ist gleichzeitig die am wenigsten umständliche.

Digitized by Google

VI.

Der Einfluss des Vereinswagenübereinkommens auf die Wagenausnützung und die Wagennot.

Nachdem nunmehr die wichtigsten Teile des Mechanismus des gegenseitigen Wagenaustausches blossgelegt und untersucht sind, muss noch deren Wirkung näher untersucht werden.

Der beabsichtigte Zweck ist selbstverständlich auf die Erzielung einer Ersparnis an Betriebsmaterial gerichtet, sowie auf eine bessere Ausnützung der vorhandenen Transportmittel. Leider ist beim deutschen V. W. U. dieser Zweck nicht erreicht worden, dank seinen unzweckmässigen Vorschriften, die unstreitig ein grosser Teil der Schuld trifft an der ungenügenden Wagenausnützung und die dazu beitragen, bei einem Überfluss an leeren Wagen doch Wagenmangel zu erzeugen. Dabei wirken namentlich zwei Faktoren mit:

1) die unzweckmässige Einschränkung der Verwendungsmöglichkeit auf dem Rückweg befindlicher Wagen, und
2) das Streben, eine möglichst hohe Wagenmieteeinnahme zu erzielen.

Es soll mit der Beprechung von Punkt 2 begonnen werden.

Das Streben auf Erzielung möglichst hoher Einnahmeüberschüsse charakterisiert die ganze gegenwärtige Eisenbahnaera, die einseitig das fiskalische Interesse zu wahren sucht. Diese wirtschaftliche Kurzsichtigkeit wird bei Pri-

Digitized by Google

vatgesellschaften als Dividendenkultus mit Recht verdammt. Bei der Wagenmiete beruht dieses Streben auf der falschen Auffassung, als ob aus der Wagenmiete allein, d. h. aus den Mehreinnahmen, die Verzinsung der in den Wagenparken steckenden stattlichen Anlagekapitalien zu erfolgen hätte, und es findet seine Unterstützung in den Wagenmietsätzen, welche die Selbstkosten um ein beträchtliches übersteigen, wie noch zu zeigen sein wird. Mit Hilfe dieser Mietsätze lassen sich zwar hohe Wagenmieteeinnahmen leicht erzielen, wenn die Bedingungen dazu günstig sind, aber — auf Kosten der Betriebsausgaben. Der Nachteil zu Ungunsten der Betriebsausgaben ist dabei nur der, dass der durch unzweckmässige Vorschriften bedingte Aufwand nicht zahlenmässig zum Vorschein kommt, wie die Wagenmieteeinnahmen, sondern in der grossen Summe der Betriebskosten mitverrechnet wird.

Die Wagenmieteeinnahme ist in erster Linie abhängig von der Zahl der an fremde Bahnen übergebenen eigenen Wagen. Um also eine die Ausgaben übersteigende Einnahme an Wagenmiete erzielen zu können, müssen möglichst viele dieser Wagen über die Grenze ihres Heimatbezirks geschickt werden Dadurch wird bewirkt, dass bei Sendungen nach Stationen fremder Verwaltungen ganz unbedenklich das eigene Wagenmaterial herangezogen wird, trotzdem passende fremde Wagen zur Verfügung standen. Man zieht lieber vor, zwei Wagen statt einen zu befördern und den fremden Wagen, womöglich nach derselben Richtung, auf seinem ganzen Wege leer zurückzuführen

Um die Richtigkeit dieser Ausführung besser erläutern zu können, muss zunächst der Ertrag eines Wagens berechnet und das Ergebnis mit den Selbstkosten in Vergleich gestellt werden. Das soll im Folgenden versucht werden.

Für die Benützung der Wagen durch fremde Ver-

Digitized by Google

waltungen muss, wie schon früher ausgeführt wurde, das Gebührenprinzip massgebend sein, denn die Absicht der Wageneigentümer ist nicht, wie bei den Wagenleihanstalten, die Ausleihung, Vermietung von Wagen gegen einen gewissen Preis, der einen Überschuss abwerfen soll, sondern der Transport des Wageninhalts. Der aus solchen Benützungen resultierende Gebührenanfall ist aber nicht der einzige Ertrag der Wagen, sondern nur der Teil, den er sich auf fremden Bahnen verdient. Wenn es sich also darum handelt, den Gesamtertrag eines Wagens zu bestimmen, muss notwendig auch die auf den Strecken der Heimatbahn und im eigenen Betrieb geleistete Transportarbeit in Rechnung gestellt werden. Die Deckung der Kosten dieser Arbeitsleistung erfolgt allerdings nicht durch Zuscheidung von Wagenmiete, sondern durch die Frachteinnahmen, in denen auch die Kosten der Tara enthalten sein müssen, die in den Tarifen zum Ausdruck kommen.

Der Ertrag eines Wagens setzt sich also aus zwei ganz verschiedenen Posten zusammen. Einmal aus der von den fremden Bahnen zugeschiedenen Wagenmiete für die auf deren Strecken gelaufenen Fahrzeuge und dann aus dem Wagenzins[1]) für die auf den eigenen Strecken geleistete Arbeit, der, ohne besonders ausgeschieden zu werden, in den Frachtanfällen mitenthalten ist. Die Wagenmiete selbst, wie sie in den Rechnungsstellungen als solche ausgeschieden wird, kann demnach nur einen kleinen Teil des Wagenertrags ausmachen, da die Leistungen der Wagen auf den eigenen Bahnen jene auf fremden Bahnen um ein Vielfaches übersteigen.

---

[1]) Ich glaube, dass diese Bezeichnung der Sache am besten entspricht, da es sich ja doch um rechnungsmässige Ausscheidung der zu verzinsenden und amortisierenden Anschaffungskosten handelt.

Digitized by Google

Im Rechnungsjahr 1895/96 z. B. betrug die Leistung der württembergischen Güterwagen [1])

auf der eigenen Bahn .	146 647 627	Achskm.
„ fremden Bahnen .	76 410 801	„
zusammen	223 058 428	Achskm.

Dies als Grundlage annehmend, ergiebt die Berechnung des Ertrags eines württembergischen Güterwagens für das Rechnungsjahr 1895/96 folgendes Resultat:

1.	2.	3.	4
Zahl der Lastwagen der K. W. St. E. in 1895/96.	Zahl der an fremde Bahnen übergebenen Wagen	Diese Wagen haben auf fremden Bahnen zurückgelegt Kilometer:	Dafür ergab sich eine Gesamteinnahme an Lauf- und Zeitmiete und Verzögerungsgebühr von
6525 mit 13712 Achsen (Verw.-Ber. 1895/96 S. 180.)	139 904	36 200 635	739 412,70 Mk.
	Auf einen Wagen kommen demnach:		
1	21,5 Kurse.	5548 km.	113,16 Mk.

Die durchschnittliche Leistung jeder württembergischen Wagenachse (und damit jedes Wagens) auf eigenen und fremden Bahnen betrug

(Verw.-Ber. 1895/96 S. 40) . . 15 567 km.

[1]) Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten 1895/96, Stuttgart 1897.

Digitized by Google

Der Ertrag eines württembergischen Güterwagens ergiebt sich nun aus der Formel

$$x : 15567 = 113{,}16 : 5548$$

mit $$x = 317{,}51 \text{ M.}$$

Da sowohl die Vereinsstatistik wie die des Reichseisenbahnamts, nur die um die Gegenposten gekürzten Restbeträge der Ausgaben bezw. Einnahmen für Wagenmiete enthalten ist es leider nicht möglich, auf diesem Wege zu einer Ertragsberechnung für einen Güterwagen für das Vereinsgebiet zu gelangen; ich habe jedoch schon früher an anderer Stelle und auf anderweitiger Grundlage eine Ertragsberechnung angestellt, deren Richtigkeit unbestritten geblieben ist. Nach dem dort gewonnenen Resultat beläuft sich der Ertrag eines Güterwagens im Bereich des V. D. E. V. **pro Jahr auf 360,72 M.**[1])

Stellt man diesem Jahresertrag die Selbstkosten eines Güterwagens gegenüber, so ergiebt sich, selbst wenn man die durchaus nicht mehr gerechtfertigte Verzinsung von 5 % gelten lassen will, immer noch eine die Selbstkosten übersteigende Mehreinnahme von 360 — 293 = 67 M. pro Wagen. Der Zinssatz von 5 % ist unter den heutigen Verhältnissen jedoch ohne Zweifel nicht mehr anwendbar, und der Vergleich ist auch nur angeführt, um zu zeigen, dass die heutigen Mietsätze unter allen Umständen die Selbstkosten übersteigen. Der Ertragsüberschuss ist sogar ein recht beträchtlicher, und zwar beträgt er bei Zugrundelegung des Zinsfusses von 4 %

$$360 - 270 = 90 \text{ M. pro Wagen}$$

d. h. 33 % der Selbstkosten. Darin liegt auch die Erklärung dafür, warum solche Verwaltungen, denen unter gegebenen Verhältnissen eine Wagenmietemehreinnahme zufallen muss, sich so sehr gegen eine Ermässigung der Mietsätze sträuben.

[1]) Ztg. des V. D. E. V. No. 2 von 1897.

Digitized by Google

Freilich steht dieser beim Selbstkostenprinzip durch nichts zu rechtfertigenden Mehreinnahme auch eine entsprechend grössere Ausgabe gegenüber für die für fremde Wagen zu entrichtende Wagenmiete. Aber diese Ausgabe für Wagenmiete an fremde Bahnen kann, wenn die wirtschaftliche Verwendung des in den Wagenparken festgelegten Kapitals in Frage steht, zu den Einnahmen nicht in Vergleich gestellt werden, weil auch die in den Frachtanteilen steckenden Kosten der Tara der transportierenden Bahn ohne besondere Ausscheidung zugeteilt werden. Die Höhe der auf die Beförderung der Tara entfallenden Beträge lässt sich aber nicht ziffermässig feststellen, da in den Tarifen eine Unterscheidung nach diesen Gesichtspunkten nicht üblich ist, und auch die für die Beförderung von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen bestehenden Tarife deshalb nicht anwendbar sind, weil es der Zweck dieser letzteren ist, einen Preis für eine Leistung festzusetzen. Es ist also nicht ohne weiteres angängig, den Wagenmieteeinnahmen die für den gleichen Gegenstand angefallenen Ausgaben gegenüberzustellen und die so gewonnenen Ziffern einer Berechnung der Rentabilität des in den Wagenparken steckenden Kapitals zu Grunde zu legen. Sonst würden z. B. Bahnen mit einer Mehrausgabe an Wagenmiete aus der Thätigkeit ihres vielleicht sehr stark ausgenützten Materials scheinbar nur eine negative Rentabilität erzielen.

Es soll hier aber nicht das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben, sondern die Folgen des die Selbstkosten übersteigenden Wagenmietsatzes untersucht werden. Ein Überschuss an Wagenmiete-Ausgabe oder -Einnahme hängt, wie aus der folgenden Tabelle III ersichtlich ist, in erster Linie von der Überzahl der eingeführten fremden, bezw. ausgeführten eigenen Wagen ab. Für das Verhältnis dieser beiden ist nicht allein die Stärke des eigenen Wagenparks massgebend, sondern es kommt namentlich

Digitized by Google

auch die geographische Lage der betreffenden Bahn und die Art ihres Verkehrs in Betracht. Die Bahnen sind also nicht ohne weiteres in der Lage, die Einfuhr fremder Wagen einzuschränken, und es gewähren die bestehenden Wagenmietsätze solchen Verwaltungen, die nach dem Umfang und der Richtung des Verkehrs, ihrer geographischen Lage, ihrer räumlichen und kilometrischen Ausdehnung einen Überschuss der Wagenausfuhr über die Einfuhr haben müssen, einen nicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Vorteil. Dieser Vorteil geht auf Kosten der Bahnverwaltungen, bei denen der Import den Export übersteigt, oder die vorwiegend Durchgangsverkehr haben. Dabei kommt noch in Betracht, dass jener Uberschuss der Wagenausfuhr über die Einfuhr gleichzeitig auch eine die Wareneinfuhr übersteigende Ausfuhr von Waren bedeutet, die an und für sich schon als ein Kennzeichen günstiger volkswirtschaftlicher Gestaltung gilt.

Aber nicht genug damit, straft die Überschusspolitik der hohen Wagenmietsätze auch sich selber. Dem Eigeninteresse des Wageneigentümers steht das des Benützers gegenüber, der der ausgesprochenen Überlegenheit des ersteren geradezu preisgegeben ist. Dieser hat das Bestreben, an der Ausgabe für Wagenmiete zu sparen; das kann er aber nur dadurch erreichen, dass er fremde Wagen möglichst rasch wieder abstösst, ohne eine Gelegenheit zu einer Rückladung abzuwarten oder auch nur auszunützen.

Das ist die Wirkung der die Selbstkosten so sehr übersteigenden Zeitmiete schon für sich allein. Dazu kommt aber noch die Verzögerungsgebühr mit der gleichen Wirkung, nur in noch viel höherem Masse. Gegenüber den thatsächlichen Leistungen reichen die Lauffristen nicht oder nur knapp zu, so dass der Wagen immer in Gefahr ist, noch verzögerungsgebührpflichtig zu werden. Das Interesse der Empfangs- und der Zwischenbahnen

Digitized by Google

Tabelle III.

Vergleichung

der

Wagenmiete-Ergebnisse

mit den Wagenleistungen.

Digitized by Google

1	2	3
Bahn.	Wagenmiete	
	Mehreinnahme.	Mehrausgabe.
	Tab. 26, Sp. 11.	Tab. 26, Sp. 152.
Preussische Staatsbahn . . .	3 048 318 ℳ.	—
Bayerische „ . . .	—	1 626 452 ℳ.
Sächsische „ . . .	—	122 398 „
Württembergische Staatsbahn .	—	525 105 „
Badische Staatsbahn	—	293 777 „
Main-Neckarbahn	—	234 725 „
Hessische Ludwigsbahn . . .	—	250 455 „
Pfälzische Bahn	296 221 ℳ.	—
I. Staatsbahnen	3 148 072 ℳ.	2 894 183 ℳ
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	43 005 „	52 312 „
III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	1 418 343 „	399 933 „
	Sp. 157 c.	Sp. 193.
Deutsche Eisenbahnen	650 784 ℳ.	—
Österreichisch-Ungarische Eisenbahnen	948 102 „	—
Andere Vereinsbahnen	—	1 187 410 ℳ
Vereinsbahnen	—	—

Digitized by Google

4	5	6
Zahl der ausgeführten Wagen. Achskilometer.	Zahl der eingeführten Wagen. Achskilometer.	Quelle.
Tab. 18, Sp. 25.	Tab. 18, Sp. 12.	Reichseisenbahnstatistik 1895/96.
1 332 450 469	993 482 033	
179 392 450	363 028 512	„
220 156 285	209 755 231	„
75 983 072	117 152 633	„
112 208 299	157 058 406	„
11 231 821	40 478 591	„
58 952 696	86 079 374	„
97 752 962	70 638 974	„
2 273 054 549	2 354 314 357	„
7 522 714	5 554 003	„
302 023 939	200 120 534	„
Sp. 114b.	Sp. 115.	Vereinsstatistik 1896.
2 709 815 027	2 736 823 471	
1 836 766 212	1 881 638 696	„
223 450 413	372 656 957	„
4 770 031 652	4 991 119 124	„

Digitized by Google

Digitized by Google

verlangt es also, jeden fremden Wagen, koste es was es wolle, so rasch wie möglich über die Grenze zu bringen, um das ihm zu reichende hohe Kostgeld in möglichst niederen Grenzen zu halten.

Nunmehr ist noch zu untersuchen, ob und in welchem Umfang es für eine Bahn zweckmässig erscheint, fremdes Wagenmaterial zu Versandzwecken zu benützen?

Gleichsam als Axiom gilt hier folgendes: Die Beförderung leerer Wagen liegt nicht im Interesse der Bahnen, da für solche Beförderungen keine Gefälle sich ergeben, sondern nur Transportausgaben incl. Wagenmiete. Die beladene Rücksendung ist also immer der leeren vorzuziehen, und das deutsche System hat demgemäss, um die Rücksendung nicht von dem Gebührenanfall abhängig zu machen, von Anfang an eine durchweg gleichmässige Behandlung der Wagen, ob leer oder beladen, als Grundsatz angenommen, z. T. im Gegensatz zu anderen Wagenübereinkommen.

Weiter ist ohne Kommentar verständlich, dass die Rückbeladungen nicht immer nach der Heimat erfolgen können. In solchen Fällen ist es der Eigentümer des Wagens, der keinen besonderen Vorteil von dieser Benützung hat; ja, er wird durch solche Beladung und Benützung insofern etwas benachteiligt, als dadurch die Rückkehr des Wagens zur Heimat notwendig eine Verzögerung erleidet. Das Interesse des Wageneigentümers beruht lediglich darin, dass ihm die ganze Ausbleibezeit vergütet wird, ob nun der Wagen sofort zurückgeleitet wird, oder ob er, um eine passende Rückladung abzuwarten, ein Stillliegen erleidet. Wenn also irgend ein Teil dabei interessiert ist, einen fremden Wagen zu einer vorhandenen Rückladung zu benützen, so kann es nur diejenige Bahn sein, die zu solcher Benützung Gelegenheit hat. Dabei ist jedoch ein Vorbehalt einzuschalten, denn dies trifft nur so lange zu, als die Wagenmiete die

Digitized by Google

Selbstkosten nicht in zu hohem Masse überschreitet. Ist die Differenz zwischen der für den fremden Wagen zu zahlenden Wagenmiete und den Selbstkosten so gross, dass sie die Kosten der Beförderung eines Wagens bis zur Übergabe an die Nachbarbahn übersteigt, dann wird es für die betreffende Bahn vorteilhafter, neben dem leeren fremden Wagen, der so wie so zurückgeführt werden muss, noch einen eigenen mit der Ladung versehenen Wagen mit zur Grenze der Nachbarbahn zuzusenden. Die mag dann zusehen, wie sie den leeren Wagen verwenden kann.

Es ist also ersichtlich, dass die Verwendung der Wagen zu Rückbeladungen und damit die Wagenausnützung abhängig ist vom Mietsatz, und dass die Erzielung eines Überschusses bei der Wagenmiete in einer geringeren Verwendung fremden Wagenmaterials unmittelbar zum Ausdruck kommen muss; d. h. also, neben anderem ist der hohe Mietsatz des V. W. U. mit die Ursache der ungenügenden Wagenausnützung und der grossen Zahl der Leerführungen.

Der andere der in der Einleitung zu diesem Abschnitt angeführten Gründe läuft hinaus auf die Frage des sog. Wagenmangels; jene mit einer gewissen Regelmässigkeit wiederkehrende Drangsal der Eisenbahnverwaltungen und des allgemeinen Verkehrs, mit der sich auch schon die Gerichte zu beschäftigen hatten. [1]) Dieser Wagenmangel ist ein recht böser Faktor im Eisenbahnbetrieb und noch dazu einer, der den Eisenbahnverwal-

---

[1]) Das Handelsgericht in Lüttich hat durch Urteil vom 21. Januar 1897 entschieden, dass die Bahn für den durch den Wagenmangel verursachten Schaden haftbar ist, sofern sie nicht beweist, dass dieser infolge höherer Gewalt eintrat. Höhere Gewalt ist aber nicht das stetige Steigen des Verkehrs, sowie die erhöhte Nachfrage beim regelmässigen grösseren Kohlentransport. Ztg. des V. D. E. V. No. 8 von 1898.

Digitized by Google

tungen ihre Hilflosigkeit gegenüber starken Verkehrswellen in ganz empfindlicher Weise vor Augen rückt. Kein Wunder, dass sie bereitwilligst den an sie herangetretenen Forderungen nachgaben und sich gerne zu bedeutenden Vergrösserungen ihrer Wagenparke drängen liessen. Man machte dabei aber die Erfahrung, dass dies eine recht unwirtschaftliche Massregel sei und zudem wirkungslos gegenüber der elementaren Wucht des Wagenmangels. Vorhanden sind die grösseren Wagenparke jetzt wenigstens, wenn sie auch den grösseren Teil des Jahres nur ungenügende Verwendung finden.

Eine für alle Fälle zureichende Zahl eigener Güterwagen macht freilich jede Massregel überflüssig, die auf eine rationelle Wagenausnützung hinzielt; aber es ist doch immer zweckmässiger, erst einmal das vorhandene Material in der ergiebigsten Weise auszunützen, ehe man sich zu Neuanschaffungen herbeilässt. Eine solche Massregel, welche den Zweck verfolgte, die Zahl der eigenen Wagen auf das absolut notwendige Mass zu beschränken und dagegen die Verwendung fremder Wagen in grösserem Umfang anzustreben, würde vor jener andern den wesentlichen Vorzug des wirtschaftlich zweckmässigeren voraus haben. Ganz abgesehen davon, dass durch Vermehrung der Wagenparke ein bedeutendes Kapital festgelegt ist, das in der verkehrsarmen Zeit brach liegt, verlangt es das offensichtliche Interesse der Betriebsführung, die Wagenparke nicht ins Ungemessene zu vergrössern.[1]) Diese wird um so rascher und leichter sich abwickeln, je weniger Fahrzeuge zu befördern sind, die gleichsam die Hindernisse des Betriebs darstellen. Im weitern führt

[1]) Ein englischer Eisenbahnfachmann soll auf die Frage, was er thun würde, wenn er die Leitung einer deutschen Eisenbahn übernehmen sollte, geantwortet haben: zunächst die Hälfte der vorhandenen Wagen verkaufen oder selbst verschenken, wenn sie nicht anders loszubringen wären.

Digitized by Google

das zu der Forderung, weniger Wagen aber Erleichterung ihrer Benützung, denn je unbedenklicher ein Wagen an dem Ort seiner Entladung oder seines jeweiligen Aufenthaltes zu einem angefallenen Transport benützt werden kann, desto weniger Wagen wird der Betrieb bedürfen, da in solchem Falle ja jeder leer in einem Zuge laufende Wagen zur Verfügung stehen würde.

Dieser Forderung entsprechen die Bestimmungen des V. W. U. noch immer nicht, und trotz den zwingenden Gründen des in so riesigem Umfang gestiegenen Verkehrs haben sie in ihrer Entwicklung mit diesem nicht Schritt gehalten und weisen noch ganz beträchtliche Überbleibsel der früher den Rücklauf der Wagen so eng eingrenzenden Bestimmungen auf.

Ihre ursprüngliche Fassung entstand nach Aufhebung des Raumtarifsystems, in einer Zeit, als die Vereinsbahnen noch einen weit geringeren Wagenbestand aufzuweisen hatten wie in der Gegenwart. Die Verhältnisse der Güterbewegung und damit die Bedürfnisse haben sich seit der Zeit wesentlich geändert, blieben aber ohne Einfluss auf die Bestimmungen über die Rückverwendung fremder Wagen, denn die Ausdehnung der Umwegsgrenzen im neuen Übereinkommen kann, namentlich nach der vorausgegangenen Entwöhnung in der Verwendung fremder Wagen, als eine den Bedürfnissen entsprechende Weiterbildung nicht aufgefasst werden. Damals lag bei dem geringen Wagenbestand ein gewisser Zwang vor, den Wageneigentümern in regelmässigem Turnus und in möglichst kurzen Zeiträumen ihr Material wieder zuzuführen, um sie dadurch in den Stand zu setzen, ihren eigenen Transportverpflichtungen nachkommen zu können. Wie in der Zwischenzeit der Gütertransport sich selber die Grenzen weiter gesteckt hat, so ist es heute ein Bedürfnis, auch die Vorschriften für die Verwendung der zum Transport nötigen Hilfsmittel auf demselben Wege nachfolgen

Digitized by Google

zu lassen und die Benützung der fremden Wagen in möglichst ausgedehnter Weise freizugeben, um den Wagen, im wirtschaftlichen Interesse des Benützers sowohl wie auch des Eigentümers, eine grössere Bewegungsfähigkeit und Benützungsfreiheit zu verleihen.

Ausser dieser Rückständigkeit leiden die Bestimmungen über die Rücksendung fremder Wagen aber noch an dem grossen Fehler, dass sie nicht immer leicht genug verständlich sind und eine gewisse Bekanntschaft und Übung in der Feststellung der Entfernungen sowie ein ziemlich hohes Mass eisenbahngeographischer Kenntnisse vorauszusetzen. Diese Voraussetzungen können naturgemäss nicht immer und überall zutreffen, selbst dann nicht, wenn die nötigen Belege und Hilfsmittel zur Berechnung der Entfernungen zu Gebote stehen. Die Bestimmung z. B., wonach die Grösse des Rückwegs zu der des Hinwegs in einem gewissen Verhältnis stehen soll, stammt von 1881 (vergl Abschnitt III). Sie hat unstreitig eine sehr ungünstige Wirkung gehabt, denn sie hat dazu beigetragen, wie in den Vorschlägen zum jetzigen V. W. U. [6] von einer grösseren Zahl von Eisenbahnverwaltungen übereinstimmend betont wurde, die Benützung fremder Wagen den Betriebsorganen zu erschweren und zu verleiden. In den genannten Vorschlägen wurde mehrfach ausgeführt, dass die Feststellung der Länge des Weges ein Haupthindernis sei für die Anwendung der Vorschriften, und dass der Verwendungsmöglichkeit fremder Wagen zu enge Grenzen gezogen seien. Um dem letzteren Übelstand abzuhelfen, wurden die Grenzen weiter gesetzt, auf 200 km ein für allemal, und damit auch für geringe Entfernungen, die leicht übersehen und geschätzt werden können, eine Erleichterung geschaffen. Für grössere Entfernungen aber bleibt das Übel bestehen, da diese nicht geschätzt werden können, sondern nach wie vor mit Hilfe der Kilometerzeiger festgestellt werden müssen,

Digitized by Google

wozu anerkanntermassen nicht immer und auf allen Stationen die Gelegenheit geboten ist oder zu geben möglich ist. Der so stark betonte Mangel dieser Bestimmung wird wegen ihrer Unhandlichkeit und ihrer vielen Fehlerquellen daher auch ferner noch bestehen bleiben, so dass, wenn auch die Ausdehnung der Grenzen auf 200 km eine Erleichterung bedeutet, eine wesentliche Verbesserung oder eine gründliche Abhilfe damit doch nicht erreicht ist. Rechnet man dazu die durch die bisherige Begrenzung auf 25 % hervorgerufene Entwöhnung der Betriebsorgane von der Benützung fremden Wagenmaterials, so ergiebt sich mit ziemlicher Sicherheit, dass auch die gegenwärtige Vorschrift die wirtschaftliche Ausnützung der Wagen nicht günstiger beeinflussen wird.

Die Sache hat aber noch einen weiteren wunden Punkt in den Geldbussen, die für missbräuchliche Wagenverwendungen gezahlt werden müssen. Diese Strafen treffen zwar die Verwaltungen, in deren Bereich die Ablenkung verursacht wurde; diese letzteren belasten jedoch in der Regel die schuldigen Beamten mit dem Ersatz der angefallenen Geldbussen, und damit verliert die Massregel ihre Wirkung, sofern eine zweckmässigere Verwendung fremder Wagen erzielt werden soll. Denn durch die Übertragung wird die Wirkung dieser Strafen zu einer abschreckenden, d. h. sie schrecken wohl ab vor der Wiederholung einer solchen Ablenkung, zugleich aber auch vor der Verwendung fremder Wagen überhaupt. Dadurch wird es zur Regel, dass in Fällen, in welchen der Rückweg mit dem Hinweg nicht ganz übereinstimmen würde, die Heranziehung und Benützung fremder Wagen einfach unterbleibt, da die Grösse des zulässigen Umwegs nicht ohne weiteres festzustellen ist.

Ein anderer Fehler der Vorschriften über die Ablenkung ist ferner darin zu suchen, dass sie nicht für alle Fälle gleichmässige Anwendung finden und ihre Hand-

Digitized by Google

habung in nicht geringem Umfang der Willkür der Verwaltungen und ihrer Organe überlassen ist.

Bei der Weitersendung von Güterwagen ist zu unterscheiden zwischen Stückgutwagen und ganzen (tarifmässigen) Wagenladungen. Die Berechtigung zur Weitersendung der ersteren ist so gut wie gar nicht kontrollierbar, da die Zusammensetzung der Ladung, bezw. das Herrühren von der ursprünglichen Ladung nicht mehr Vorbedingung ist für die Zulässigkeit der Weiterleitung der Wagen. Damit ist bei Stückgutwagen die Notwendigkeit der Entladung, d. h. die Weitersendung und in der Folge Bestimmungsstation, Richtung und Grösse des Hin- und Rückwegs, lediglich von dem Bedürfnis und der Auffassung jeder beliebigen Station abhängig. Bei ganzen Wagenladungen ist dies nicht in gleichem Masse der Fall, und es sind dadurch der Möglichkeit der Verwendung mit Rücksicht auf eine etwaige Ablenkung engere Grenzen gezogen. Weiterhin ist bei ganzen Wagenladungen die notwendige Feststellung, ob dieselben abgelenkt oder nur weitergesandt sind, mit einem nicht unerheblichen Aufwand an Zeit und Schreibarbeit verbunden, so dass im allgemeinen die Gefahr der Ablenkung bei diesen viel grösser ist als bei Stückgutwagen. Daraus entsteht eine verschiedenartige Behandlung derselben Wagen je nach der Wahl des Tarifs, die auf die Höhe der Gefälle aus der Wagenbenützung von sehr wesentlichem Einfluss sein kann, für den Wageneigentümer aber rechtlich wie wirtschaftlich ohne jede Bedeutung ist.

Zu diesen Mängeln kommt noch der Widerspruch, in den die Betriebsstellen mit den herrschenden Anschauungen und Vorschriften geraten, wenn in Zeiten starken Wagenbedarfs häufig die Anordnung erlassen wird, fremdes Wagenmaterial stärker wie sonst heranzuziehen. In solchen Fällen ist es üblich, dass die etwa anfallenden Geldbussen von den Verwaltungen selbst übernommen wer-

Digitized by Google

den, ohne auf die ersatzpflichtigen Beamten zurückzugreifen. Eben diese Fälle zeigen recht deutlich, dass es das kleinere Übel ist, ab und zu eine geringe Summe für missbräuchliche Wagenbenützung aufzuwenden und dadurch eine ausgiebigere Ausnützung fremder Wagen zu erreichen, als die Verwendung rückkehrender leerer Wagen künstlich und zwangsweise zu unterbinden und die dieselbe regelnden Bestimmungen dadurch illusorisch zu machen. Dass die Eisenbahnverwaltungen selber die Strafbestimmungen nur für einen abschreckenden Popanz halten, geht daraus hervor, dass es bei vielen Bahnen zur Übung geworden ist, namentlich bei grösseren Beträgen, um Nachlass der angefallenen Geldbussen nachzusuchen. Das Gesuch wird damit begründet, dass das längere Ausbleiben der Wagen durch Mehranfall an Zeitmiete und Verzögerungsgebühr seinen Ausgleich bereits gefunden habe. Die finanzielle Wirkung der Massregel, um auch diese nicht zu vergessen, ist denn auch so gering, dass ihr von diesem Standpunkt aus keinerlei Bedeutung zukommt. Bei der württembergischen Staatsbahn z. B. ging sie, selbst unter den älteren und höheren Sätzen nie über 1½ % der Wagenmieteeinnahme hinaus.

Dass unter den geschilderten Umständen die vielfach übliche Aufschrift auf Güterwagen „nicht zu beladen, sondern sofort leer an die Abgangsstation zurückzusenden“ u. a. geradezu überflüssig geworden ist, kann bei einer so grossen Zahl von Hindernissen, die bei der Benützung zu berücksichtigen sind, nichts Auffälliges für sich haben. Es ist auch vollständig erklärlich, dass die Eisenbahnverwaltungen fast nie aus der Wagennot herauskommen, wenn die Vorschriften zur Ausnützung der Wagen gleichsam als Benützungsverbote wirken und das Eigentumsmerkmal den Beamten stetig daran erinnert, rühr mich nicht an, sonst gerätst du in Gefahr, straffällig zu werden.

Dadurch erklärt sich der chronische Wagenmangel

Digitized by Google

der Eisenbahnen zur Genüge, aber es ergeben sich aus der Kritik auch die anzuwendenden Heilmittel von selber. Diese sind: möglichste Erweiterung und Erleichterung der Verwendungsmöglichkeit fremder Wagen zu Rückladungen, Aufhebung der Vorschriften über die Ablenkungen, Abschaffung der Geldbussen oder Beschränkung derselben auf thatsächliche missbräuchliche Verwendungen; kurz, gründliche Aufräumung der beengenden Vorschriften über die Verwendung fremder Wagen und vor allem kurze, klare und leicht fassliche Bestimmungen, durch welche der Verwendung und dem Betriebe eine Unzahl von Wagen zugeführt würden, die jetzt leer in die Züge eingestellt werden.

Ganz anders aber verhält es sich mit dem akuten Wagenmangel während der Hochflut des Verkehrs in den Herbstmonaten. Gegen diese Eisenbahnkrankheit reichen die angeführten Mittel nicht aus, obgleich auch sie viel dazu beizutragen im stande sind, das Übel zu lindern.

Untersuchen wir aber zuerst noch die Frage, was unter Wagenmangel eigentlich zu verstehen ist, so ist es vor allen Dingen naheliegend, dass ein vollständig ausreichender Wagenpark der Bahnen, ausreichend zu allen Zeiten und für alle Verkehrshäufungen unmöglich ist, da sonst seine Vermehrung keine Grenzen finden würde. Und auch darüber kann kein Zweifel bestehen, dass das Halten eines Wagenparkes von einer solchen Ausdehnung, dass er allen so rasch verlaufenden Hochfluten des Verkehrs gerecht zu werden vermöchte, von vornherein, als über die Grenzen des wirtschaftlich Erreichbaren und Zweckmässigen hinausgehend, als ausgeschlossen betrachtet werden muss. Mit dieser recht allgemeinen Beschränkung ist man der Frage, welchen Umfang der Wagenpark einer Bahn aufweisen müsse, um vernünftigen und berechtigten Anforderungen gerecht werden zu können, allerdings nicht viel näher gekommen. Eine solche Fest-

Digitized by Google

stellung kann zwar nur allgemein erfolgen, ohne Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen, und die ermittelte Ziffer kann auch immer nur den Wert einer Relativzahl haben. Immerhin aber soll wenigstens versucht werden, den durchschnittlichen Wagenbedarf ziffermässig zu ermitteln, d. h. jenen Bestand an Wagen, der zureichen würde, den Transport zu bewältigen unter der Voraussetzung, dass die Verhältnisse bei allen Bahnen die gleichen wären und sich die Transportmengen gleichmässig auf die einzelnen Monate des Jahres verteilen würden.

Es darf dabei wohl vorausgesetzt werden, dass alle Bahnen des Vereins das in einem gewissen Zeitraum ihnen aufgelieferte Frachtquantum auch zu befördern im stande sind, jeweils unter Zuhilfenahme fremden Materials in grösserem oder geringerem Umfang. Von einem Liegenlassen der aufgelieferten Frachtmengen, ausser in Zeiten starker Verkehrsanschwellungen und auch dann nur vorübergehend, sind wenigstens keine Nachrichten in die Öffentlichkeit gedrungen. Die Zahl der dabei benötigten fremden Wagen richtet sich jeweils nach der Grösse des Verkehrs, und die Summe der für solche Wagenbenützung zu bezahlenden Gebühren ist somit abhängig von der Wareneinfuhr, bezw. Durchfuhr, soweit diese Transporte durch die Eisenbahn erfolgen. Länder bezw. Bezirke, deren Einfuhr die Ausfuhr übersteigt, werden demnach immer eine Mehrausgabe an Wagenmiete haben müssen, ohne dass daraus der Schluss gezogen werden dürfte, der Wagenpark der betreffenden Bahn weise einen zu geringen Umfang auf. Dagegen ist die Schlussfolgerung berechtigt, dass Wagenmiete-Ausgabe und -Einahme wenigstens in einem gewissen Verhältnis zu „Soll und Haben“ der Wagenparke stehen und dass der Gleichgewichtszustand zwischen diesem „Soll und Haben“ dann eintreten werde, wenn der Wagenbestand dem Bedürfnis soweit

Digitized by Google

Tabelle IV.

Vergleichung

der

Wagenparke mit den Mieteergebnissen.

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6	7
Deutsche Bahnen.	Betriebslänge in km.	Einnahme an Miete für Lokomotiven u. Wagen nach Abzug der betr. Ausgaben.	Ausgabe an Miete für Lokomotiven u. Wagen nach Abzug der betr. Einnahmen.	Bei einem Bestand an Gepäck- und Güterwagen im Ganzen.	Bei einem Bestand an Gepäck- und Güterwagen pro km Betriebslänge.	Kapitalwert dieser Gepäck- und Güterwagen. Mark.
Reichseisenbahnstatistik 1895/96.	Tab. 3 Sp. 20.	Tab. 26 Sp. 11.	Tab. 26 Sp. 152.	Tab. 12 Sp. 52.	Sp. 5 / Sp. 2.	Tab. 12 Sp. 65.
		Mark	Mark	Stück	Stück	
I. **Staatsbahnen** u. auf Rechnung des Staats betriebene Privatbahnen.	41 351	3 148 072	2 894 183	309 988	7.49	902 475 048
(Darunter sind:						
Preuss. Staatsb.	27 000	3 048 318	—	230 181	8.52	668 790 831
Bayerische „	5 127	—	1 626 452	20 058	3.91	67 560 715
Württbg. „	1 688	—	525 105	6 768	4.00	23 543 382)
II. **Privatbahnen** unter Staatsverwaltung.	104	43 005	52 312	848	8.15	2 130 549
(Darunter sind:						
Altenburg-Zeitzer Bahn . . .	25	43 005	—	732	29.2	1 894 957
Zittau-Reichenberger Bahn .	26	—	44 295	114	4.38	223 442)
III. **Privatbahnen** unter eigener Verwaltung . .	3 471	1 418 343	399 933	19 575	5.63	55 471 981
(Darunter sind:						
Dortmund-Gron. Ensch. Bahn .	95	627 554	—	2 646	27.8	6 018 446
Pfalzbahn . .	675	296 221	—	6 819	10.1	18 398 390
Hessische Ludwigsbahn . . .	718	—	250 455	3 763	5.24	12 521 799)
Die deutschen Bahnen zusammen	44 927	4 609 420	3 346 428	330 411	7.35	960 077 578

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6	7
Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.	Betriebslänge in km.	Einnahme und Ausgabe an Miete für Lokomotiven u. Wagen nach Abzug der betr. Ausgaben.	Einnahmen.	Bei einem Bestand an Gepäck- und Güterwagen im Ganzen.	pro km Betriebslänge.	Gesamtleistung der Lastwagen.
Vereinsstatistik pro 1896.	Spalte 9c.	Spalte 157c.	Spalte 193.	Spalte 107a.	Spalte 5 / Spalte 2.	Spalte 114c.
		Mark	Mark	Stück	Stück	Achskilometer
Preuss. Staatsb.	27 636	3 685 779	—	242 351	8.76	8 504 088 098
Bayerische „	5 295	—	1 644 267	20 184	3.81	770 135 390
Sächsische „	2 539	—	656 180	25 469	10.00	644 505 503
Württemb. „	1 701	—	538 374	7 172	4.21	230 029 769
Badische „	1 548	—	518 425	10 818	6.98	361 298 759
Österreich. „	9 126	—	22 159	36 665	4.01	1 462 912 988
Aussig-Teplizer-bahn	101	818 696	—	6 582	65.16	154 781 135
Buschtehrader Eisenbahn . .	420	566 660	—	6 033	14.36	177 786 217
Kaiser Ferdinand Nordbahn . .	1 350	—	11 798	16 710	12.37	632 946 102
Ungar. Staatsb.	12 756	—	556 813	42 103	3.30[1])	1 776 142 849
Holländische Eisenbahn . .	1 252	—	332 933	3 869	3.09	119 053 640
Niederländische Staats-Eisenb.	1 724	—	1 010 439	8 343	4.83	253 180 419
Gr. Belgische Zentralbahn .	615	317 792	—	7 237	11.79	133 138 354
Warschau-Wienerbahn . .	492	40 911	296 940	8 588	17.41	287 005 572
Summe sämtlicher Vereinsbahnen . . .	83 020	?	?	531 556	6.40	18 303 183 474

[1]) Die Ungar. Staatsbahn hat seit Jahren 4000 Wagen fix, 3000 auf kürzere Zeit gemietet. Ztg. des V. D. E. V. 1897. S. 603.

Digitized by Google

Digitized by Google

entspricht, dass die Ausfuhr bis zur Höhe der Einfuhr mit eigenem Material bewältigt werden kann und der Überschuss an Ausfuhrprodukten mit fremden Betriebsmitteln Beförderung findet Die Bedürfnisse des Binnenverkehrs haben dabei allerdings keine Berücksichtigung gefunden. Die Zahl von Betriebsmitteln nun, die sich bei diesem Gleichgewichtszustand ergiebt, würde den absoluten Wagenbedarf repräsentieren, und sie müsste die Grundlage bilden, auf der es anschliessenden Bahnen erst möglich wäre, in einen Wagenaustausch einzutreten. Als weitere Schlussfolgerung ergiebt sich noch, dass vom Standpunkt des Wagenübergangs auf fremde Bahnen nur ein unter diesem absoluten Bedarf bleibender Wagenbestand als Wagenmangel gelten kann.

Wenn man auf dieser Grundlage versucht, den Wagenbedarf für eine Bahn festzusetzen, so darf allerdings nicht vergessen werden, dass, wie schon oben bemerkt, die besonderen Verhältnisse des Betriebes und des Warenumsatzes, die bei einzelnen Bahnen, ja bei einzelnen Strecken verschieden sind, dabei nicht besonders in Berücksichtigung gezogen werden können.

In Tabelle IV ist nun der Versuch gemacht, den durchschnittlichen Wagenbestand auf Grund der Ergebnisse der Wagenmiete-Einnahmen und -Ausgaben zu ermitteln, und zwar für die jeweils als Einheit betrachteten Verkehrsbereiche der Eisenbahnen des deutschen Reiches wie auch der des V. D. E. V. Aus dieser Tabelle ergiebt sich bei den deutschen Bahnen bei einem Wagenbestand von 7,35 Stück pro Kilometer ein Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 4 609 420 — 3 346 428 = 1 262 992 M.; also von 27,3 % der Einnahmen. Dieser Überschuss wird nach der Tabelle nur von solchen Bahnen erzielt, deren Wagenpark eine über den Normalstand hinausgehende Durchschnittsziffer aufweist, also auf Kosten eines grösseren Kapitalaufwands für das Rollmaterial.

Digitized by Google

Bei einem Wagenbestand, der um rund 27 % kleiner wäre als der gegenwärtige Durchschnittsbestand von 7,35 Stück, müssten demnach auch die Einnahmen an Wagenmiete gegen die Ausgaben sich ausgleichen. Dies wäre ein **Wagenbestand von 5,37 Stück pro Kilometer,** und diese Ziffer stellt den normalen Bedarf der deutschen Bahnen an Lastwagen dar.

Es wäre nun noch zu prüfen, ob dieser Wagenbestand dem wirklichen Bedarf zu allen Zeiten und für alle Verkehrsanschwellungen zu genügen im stande ist. Diese Frage in einer alle Fälle berücksichtigenden Weise zu beantworten, dürfte aber geradezu unmöglich sein, und nur das könnte als festgestellt gelten, dass für die Hochfluten des Verkehrs ein solcher Wagenbestand jedenfalls unzureichend wäre. Eine Probe auf die Richtigkeit des Resultats ist also nur durch Vergleiche mit andern gleichartigen Untersuchungen herzustellen, und diese sind nur sehr spärlich vorhanden[1]). *A. Braun* [7] in seiner Untersuchung über die Wagennot, rechnet nur einen Bedarf (pro 1891) von 5,09 Stück pro Kilometer heraus, um damit auch dem allgemeinen Bedürfnis genügen zu können, wodurch für das im Vorstehenden ermittelte Resultat, wenigstens nach

---

[1]) Den ersten Versuch, für die Ausrüstung der Bahnen mit Rollmaterial einheitliche Normen festzustellen, hat die Schweiz gemacht, indem sie den 5 schweizerischen Hauptbahnen die Auflage machte, ihren Wagenbestand bis zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen gewissen Stand zu erhöhen. Bundesratsbeschluss vom 8 Febr. 1898. (Schweiz. Bundesblatt 1898, Bd. 1, S. 257.)

„Der Gesamtbestand an Güterwagen sämtlicher Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes ist, soweit diese Wagen dem allgemeinen Verkehr dienen, auf einer solchen Höhe zu halten, dass auf 10000 zu leistende (Wagen)-Kilometer je 1 Wagen vorhanden ist . . . . . Dabei sind Spezial-, Kohlen-, Privatwagen u s. w. ausgeschlossen."

Auf Grund dieses Beschlusses sind die 5 genannten Bahnen zur Anschaffung von 1446 Güterwagen verhalten worden.

Digitized by Google

der unteren Grenze hin, der Beweis der Richtigkeit erbracht wäre.

Lässt man also alle die oben angeführten Beschränkungen unberücksichtigt, die ein positiv richtiges Resultat unmöglich machen, lässt man ferner auch die Bedürfnisse des Binnenverkehrs unberücksichtigt, so würde eine Ausrüstung mit 5,37 Stück pro Kilometer dem normalen Wagenbedarf genügen. Die Tabelle zeigt aber gleichzeitig, dass die Wagenparke fast aller deutschen Bahnen, wie auch der des Vereins, eine über diese Durchschnittsziffer hinausgehende Ausstattung aufweisen; es kann demnach von einem eigentlichen Wagenmangel, d h. von einem Weniger an Wagen im Vergleich zu dem normalen Bedarf, nur noch bei wenigen Bahnen die Rede sein [1]). Das Schlagwort vom Wagenmangel wird denn auch vorwiegend von den bei der Beschaffung von rollendem Material interessierten Kreisen hochgehalten, wie *Ziegeler* in der Zeitung des V. D. E. V. [2]), nicht unwidersprochen zwar, aber doch unwiderlegt ausführte.

Wenn sonach von einem zu geringen Wagenbestand im Verhältnis zu den zu befördernden Frachtmengen nicht die Rede sein kann, so kann doch ebenso wenig bestritten werden, dass alle Bahnen fast beständig mit einer mehr oder weniger empfindlichen Wagennot zu kämpfen haben, d. h. mit einem Fehlen der Wagen am Bedarfsorte. Diese beständige Wagennot ist aber, wie schon früher ausgeführt wurde, nicht die Folge eines zu geringen Wagenbestandes, sondern eine direkte Folge der unzweckmässigen Vorschriften des V. W. U.; sie wird sich daher mit einer zweckmässigen Weiterbildung der Vorschriften dieses Übereinkommens mehr und mehr verlieren.

---

[1]) Für die Vereinsbahnen ist eine solche Berechnung des durchschnittlichen Bedarfs leider nicht möglich, da die Angaben über die Höhe der vereinnahmten und bezahlten Wagenmiete fehlen.

[2]) Ztg. des V. D. E. V. No. 81 von 1896.

Digitized by Google

Diese latente Wagennöt verdichtet sich nun zu gewissen Zeiten zu einer recht empfindlichen Kalamität, die hervorgerufen wird durch die mit so grosser Regelmässigkeit sich einstellende Anschwellung des Verkehrs während der Herbstmonate. Solche Verhältnisse gehen über den auf normale Zustände basierten Umfang der Wagenparke und des V. W. U. hinaus und bedürfen daher auch anderer Massnahmen.

Die wichtigsten Ursachen dieser Verkehrsschwellung sind das zeitliche Zusammenfallen der Transporte der eingeheimsten Früchte nach beendigter Ernte und die Kohlenversorgung für den nahen Winter, kurz, die Hauptursache ist das Zusammenschieben einer den sonstigen Umfang weit übersteigenden Menge von Transportgütern. Das ist das Hauptübel, und die beste Abhilfe wird dadurch erzielt werden, wenn man dieses Zusammenschieben verhindert, beziehungsweise einen Teil dieser Transporte auf andere, verkehrsschwächere Zeiten verschiebt.

Neben dieser regelmässigen in die Herbstmonate fallenden Wagennot macht sich häufig eine solche auch fühlbar beim Wiederanfang der Schiffahrt nach niedrigem Wasserstand oder nach dem Eisgang. Diese elementaren Ereignisse lassen sich nicht verschieben, jedoch fällt der nach Aufhören der Behinderung der Schiffahrt entstehende grössere Wagenbedarf in der Regel in die sonst verkehrsarmen Monate, und es lässt sich daher durch Aufstapelung von Wagen einem solch vorherzusehenden Ereignis verhältnismässig leicht vorbeugen. [1])

Auch der Transport der Ernteerzeugnisse lässt sich

[1]) Dass mit der Ausdehnung des Wasserstrassennetzes der Wagenmangel sich weniger fühlbar machen werde, scheint mir recht zweifelhaft. Im Gegenteil neige ich zu der Ansicht, dass dadurch nur die gegenwärtigen Zentren des Wagenbedarfs verschoben und deren mehrere geschaffen würden, also auch eine grössere Zahl von Zentren des Wagenmangels.

Digitized by Google

nicht in eine andere Zeit verlegen, ohne schwerwiegende Störungen in der Lebensmittel-Versorgung herbeizuführen und andere bedenkliche Folgen zu verursachen. Dagegen ist eine solche Verschiebung um so leichter möglich bei den Massentransporten der Industrie, bei Kohlen, Roheisen u. s. w. Gerade diese Transporte lassen sich ohne Schaden in jede beliebige Zeit verlegen, in welcher die Kräfte der Eisenbahnen weniger in Anspruch genommen sind. Solche Transportverschiebungen sind denn auch schon vor längerer Zeit vorgeschlagen worden,[1]) unter gleichzeitiger Anführung der zweckdienlichen Mittel, die lediglich in Tarifermässigungen für Massensendungen während der verkehrsschwachen Zeit bestehen. Diese Ermässigungen sollen die Industrie und die Grosshändler veranlassen, in ihrem eigenen Interesse ihre Transporte mehr in die verkehrsschwache Zeit zu verlegen. Die österreichische Staatsbahn hat den Vorschlag auch schon Ende der 80er Jahre zur Anwendung gebracht, und nach dem darüber erschienenen Bericht zu schliessen, auch günstige Erfolge damit erzielt.[2]) In den letzten Jahren ist dann die Forderung von Tarifermässigungen zur Linderung der Wagennot von neuem laut geworden, und es haben daraufhin einige Verwaltungen neuerdings Erwägungen angestellt, ob die Vorschläge ausführbar wären und Erfolg haben könnten.[3])

---

[1]) Handelsgewerbezeitung von 1888 Nr. 21, auch abgedruckt in Nr. 88 der Ztg. des V. D. E. V. von 1888.

[2]) Ztg. des V. D. E. V. Nr. 22 von 1890.

[3]) Ich will nur zwei von diesen Stellungnahmen anführen, eine platonische und eine agrarische.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat, vielleicht infolge einer Eingabe des Verfassers, im Frühjahr 1898 Stellung zu dieser Frage genommen und in den Tageszeitungen die interessierten Kreise offiziös eingeladen, um den während der Herbstmonate regelmässigen Misshelligkeiten, Verzögerungen u. s. w. zu entgehen, ihre Transporte soweit

Digitized by Google

Über die Ausführbarkeit einer solchen Massregel wird ein Zweifel nicht bestehen können, wenn man berücksichtigt, welch weitgehende Tarifbegünstigungen die Eisenbahnen einzelnen Gütern und Industrien zu Teil werden lassen. Dass auch der Erfolg nicht ausbleiben wird, wenn man es richtig anzufassen weiss, zeigt deutlich das Beispiel der österreichischen Staatsbahn; aber auch ohne dieses Beispiel wäre es wohl undenkbar, dass der Handelsstand eine ihm gebotene günstige Konjunktur unbenützt lassen werde. Ein Vorteil allerdings muss geboten werden; dieser dargebotene Vorteil, der sich für die Eisenbahnen in einem Minus an Frachteinnahme ausdrückt, wird sich aber schon in dem geringeren Aufwand

---

möglich, schon während der Sommermonate zum Versand zu bringen.

Auch die preussische Eisenbahnverwaltung ist der Frage näher getreten, und sie kommt zu dem Schluss, dass solche Massnahmen nur unter gewissen Voraussetzungen angezeigt erscheinen.

„Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Gewährung besonderer Frachtermässigungen für die Sommermonate, um die Kohlenverbraucher zu früherem Bezug ihres Kohlenbedarfs zu veranlassen, um dadurch einen Ausgleich herbeizuführen zwischen dem verkehrsreichen Herbstvierteljahr und dem Sommervierteljahr mit geringerem Versande. Dieser Vorschlag sei unausführbar; eine allgemeine Tarifermässigung für Kohlentransporte im Sommer würde zu grossen Einnahmeausfällen führen, durch alle diejenigen Kohlenbezüge, an denen gerade in den Sommermonaten Bedarf ist (für Kalk- und Ziegelbrennereien u. s. w.), oder deren Transport naturgemäss dem Sommer zufällt (Transporte nach Wasserumschlagstellen); allen diesen würde eine Frachtermässigung ohne Bedürfnis und ohne entsprechende Gegenleistung zugewendet werden. Eine Beschränkung der Bezüge auf wirkliche Vorratbezüge erschien aber nicht angängig, weil eine Kontrolle, ob derartige Bezüge vorliegen, nicht durchführbar erscheint; bei grossen Kohlenverbrauchern, wie z. B. bei der Eisenindustrie, sei ein Vorwegbezug man-

Digitized by Google

für Betriebskosten, einer geringeren Ausgabe für Wagenmiete und anderer in Ziffern ausdrückbarer Posten wieder ausgleichen.

Schon diese letzteren Ausführungen greifen hinaus über den Rahmen des V. W. U.; sie hängen aber eng zusammen mit der grossen Frage des Wagenmangels und mussten deshalb der Vollständigkeit halber wenigstens kurz skizziert werden. Anschliessend daran sollen auch noch die wichtigsten der früher und von anderer Seite gemachten Vorschläge hier wiederholt werden. Sie sind zwar nicht von so grosser Tragweite wie die Tarifbegünstigungen zum Zweck von Transportverschiebungen, dennoch aber geeignet, die Wagenausnützung zu verbessern.

So sollte das Bestreben der Eisenbahnverwaltungen

---

gels entsprechender Lagerräume für so enorme Bedarfsmengen kaum möglich, zudem müsse man die Nachteile aus frühem Kohlenbezuge (Zinsverlust, Wertverminderung durch Zerfall, Lagerung und erschwerte Heranschaffung zur Verwendungsstelle) immerhin mit 80—90 Pfg. für die Tonne veranschlagen, sodass die Frachtermässigung mit Prämienzuschlag sich höher stellen würde, als der Gewinn der herbstlichen Wagenersparnis. Um trotzdem den Nachteilen entgegenzuwirken, die sich für die Interessenten aus der verzögerten Wagengestellung im Herbst ergeben könnten, will der Minister in eine Prüfung der von landwirtschaftlicher Seite angeregten Frage eintreten, ob etwa die Tarifermässigung in einer Beschränkung auf solche Gewerbe möglich und nützlich ist, deren Betrieb nur in die Herbstzeit fällt, wie z. B. Zuckerfabriken, Brennereien. Zu diesem Zwecke soll festgestellt werden, welche Gewerbebetriebe in Betracht kommen, welchen Verbrauch an einheimischen Kohlen dieselben haben, insbesondere auch in der Zeit vom 15. Sept. bis 15. Dez., wie die Frachtermässigung zu berechnen wäre, ob sie auch für Braunkohlen in Anbetracht der geringeren Lagerungsfähigkeit derselben von Wert sein würde, ob und wie die Kontrolle sich ermöglichen liesse, und welche Bedenken gegen die Massregeln etwa zu erheben seien." Ztg. des V. D. E. V. Nr. 14 von 1898.

Digitized by Google

vor allen Dingen darauf gerichtet sein, die unzähligen Umladungen zu vermeiden, welchen heute Einzelsendungen ausgesetzt sind, wenn sie grössere Entfernungen zu durchlaufen haben. Zu diesem Zweck müsste die Zahl der sogen. Gruppen- oder Sammelwagen vermehrt werden, und diese sollten, zwar mit Zuladung auf Unterwegsstationen aber ohne Umladung und Zeitverlust ihren Inhalt seiner Bestimmung möglichst direkt zuführen. Eine möglichst schnelle Beförderung liegt nicht nur im Interesse von Versender und Empfänger, sondern auch im Interesse des Transporteurs, da der schnellere Umlauf der Beförderungsmittel diese relativ vermehrt. Das bedingt dann weiter eine grössere Geschwindigkeit der Züge und zwar weniger der Fahrgeschwindigkeiten, als vielmehr einen Wegfall der langen und vielen Stilllager auf den Stationen, eine Kürzung der fahrplanmässigen Stationsaufenthalte, die einen ganz enormen Teil der Wagenmiete verursachen.

Um ferner auf grösseren Stationen für weiterlaufende Wagen keinen unnötigen Aufenthalt zu verursachen, ist eine Trennung von Nah- und Fernverkehr notwendig. Ebenso sollte durch zweckmässige Anpassung der Fahrpläne eine bessere Influenz auch der Güterzüge hergestellt werden. Weiter ist es ein dringendes Bedürfnis, die Zuleitung der leeren Wagen zu den Bedarfsorten überall durch eine Zentrale regeln zu lassen, wie dies schon bei einigen Verwaltungen der Fall ist; denn es ist durchaus unzweckmässig, die Verwendung der fremden Wagen den Stationen zu überlassen, weil diesen, mangels einer Übersicht über Art und Umfang des jeweiligen Bedarfs, es unmöglich ist, zu beurteilen, wie ein disponibler Wagen am vorteilhaftesten zu verwenden sei.

Neben diesen Massnahmen administrativer Natur darf selbstverständlich auch die technische Entwicklung der Stations- und Ladeeinrichtungen und namentlich der

Digitized by Google

Tabelle V.

Vergleichung

der

vorhandenen Lastwagen und ihrer Tragfähigkeit

mit der

Gesamtleistung.

Digitized by Google

1	2		3		4	
Jahr.	Durchschnittliche Tragfähigkeit einer Achse in Kilogrammen	Quelle. Ver.-Statistik Spalte Nro.	Gesamter Wagenbestand ausgedrückt in Achsen.	Quelle. Ver.-Statistik Spalte Nro	Tragfähigkeit sämtlicher Lastwagen in Tonnen.	Quelle. Ver.-Statistik Spalte Nro.
1872 . .	(30-80Ztr.)[1]	117	455 517	109a	(42 270 228 Zentner)	113f 115e
1875 . .	4 000	„	584 141	„	2 808 895	„
1880 . .	4 745	104c	664 398	101	3 150 233	105
1885 . .	4 850	112c	761 282	108	3 689 501	113
1886 . .	4 870	„	773 737	„	3 772 026	113c
1887 . .	4 886	„	781 874	„	3 817 788	„
1888 . .	4 898	„	804 690	„	3 939 328	„
1889 . .	4 913	„	842 686	„	4 138 268	„
1890 . .	5 008	„	879 431	„	4 403 845	„
1891 . .	5 136	„	923 991	„	4 742 209	„
1892 . .	5 249	„	953 261	„	4 999 730	„
1893 . .	5 329	„	985 486	„	5 244 599	„
1894 . .	5 388	„	1 024 213	„	5 517 314	„
1895 . .	5 450	„	1 048 783	„	5 717 977	„
1896 . .	5 526	„	1 085 557	„	6 001 238	„
Mehr gegen 1875 in %.	38.15 %.		85.8 %.		113.6 %.	

[1]) Die Angaben sind in der Vereinsstatistik per Wagen gemacht und hier die Hälfte der angegebenen Summen für die Achse genommen.

Digitized by Google

5		6	7
Gesamtleistung der Güterwagen in Tonnenkilometer.	Quelle. Ver.-Statistik Spalte Nro.	Verhältnis der Achsenzahl | Tragfähigkeit zur Gesamtleistung. Die Achsenzahl = 1 gesetzt	Die Tragfähigkeit = 1 gesetzt
		Spalte 5/3	Spalte 5/4
(233 618 396 746 Zentnerkm.)	192	(1 : 513 315)	1 : 5 526
15 623 030 500	192 + 193 a, b u. d	1 : 26 745	1 : 5 562
20 138 675 691	135e + 136	1 : 30 311	1 : 6 393
25 727 630 533	137e + 138	1 : 33 795	1 : 6 975
26 369 607 828	„	1 : 34 048	1 : 6 991
28 412 964 062	„	1 : 36 339	1 : 7 442
31 374 252 609	„	1 : 38 990	1 : 7 964
33 290 534 091	„	1 : 39 505	1 : 8 044
34 562 933 672	„	1 : 39 301	1 : 7 848
36 333 821 073	„	1 : 39 322	1 : 7 661
36 352 957 358	„	1 : 38 135	1 : 7 271
38 994 604 776	„	1 : 39 467	1 : 7 435
40 192 244 163	„	1 : 39 242	1 : 7 284
41 698 185 170	„	1 : 39 749	1 : 7 292
44 201 888 991	„	1 : 40 718	1 : 7 346
182.8 %.			

Digitized by Google

Digitized by Google

Lastwagen selbst nicht zurückbleiben; aber ebensowenig darf sich die Reformthätigkeit auf diese Objekte allein beschränken, wie dies bisher der Fall war. Die Verbesserung der Fahrzeuge hat besonders in den letzten Jahren eine grossartige Entwicklung genommen, und namentlich bei den Lastwagen hat die Verstärkung der Tragfähigkeit und die Vergrösserung des Fassungsraumes stetig zugenommen, wie auch die Zahl der Betriebsmittel selber in ausserordentlichem Umfang vermehrt wurde. In der Tabelle V ist in den Spalten 2, 3 und 4 die Verbesserung und Zunahme der Transportmittel, in Spalte 5 gleichzeitig das Anschwellen des Güterverkehrs geschildert, und die Gegenüberstellung dieser Zahlen zeigt, dass mit der Zunahme der Wagen und des Verkehrs auch die Umlaufsthätigkeit der Wagen mit nur geringen Schwankungen sich ununterbrochen vergrösserte. **Die Zahl der Benützungen der Wagen hat mit ihrer Vermehrung also zugenommen aber nicht ihre Ausnützung.** Und darin liegt eben der Schwerpunkt, der sehr gegen die fortgesetzte Vermehrung der Wagenparke ins Gewicht fällt. Die ermittelte Ausnützungsziffer in Spalte 7 weist ebenfalls eine stetige Zunahme auf bis zum Jahr 1889, in welchem sie mit einer 8044 fachen Ausnützung der Tragfähigkeit ihren Höhepunkt erreicht. Von diesem Zeitpunkt ab geht sie dann in gewaltigen Sprüngen und fast ebenso ununterbrochen wieder zurück, ohne bis jetzt die frühere Höhe wieder erreicht zu haben.

Der Wagenmangel ist also nicht weniger fühlbar geworden mit der Vermehrung der Wagenparke, sondern er hat sich im Gegenteil vergrössert. Die Nutzanwendung, die die Tabelle nahelegt, ist daher die, die Vermehrung der Wagenparke einzustellen und zu versuchen, die Ausnützung der vorhandenen Wagen zu heben. Technische Verbesserungen allein genügen nicht, denn wie gross ihr Wert auch immer sein mag, sie treffen immer

Digitized by Google

nur das einzelne Fahrzeug, so dass es sich bei allen Vergrösserungen und Verstärkungen des Fassungsraumes und der Tragfähigkeit nur um Bruchteile der Wageneinheit handeln kann. Durch zweckentsprechende Massnahmen administrativer Natur dagegen lassen sich leicht eine grosse Menge der jetzigen Leerläufe der Verwendung und Beladung zuführen. Diese Massregel wäre um vieles weniger kostspielig als Neuanschaffungen, und sie würde statt der gegenwärtigen Überlastung mit Wagen, durch Verminderung der Leerführungen den Betriebsdienst erleichtern und die verloren gegangene Einfachheit und Übersichtlichkeit desselben wieder herstellen. Die Leerführungen ganz aus der Welt zu schaffen, ist freilich eine unlösbare Aufgabe; das darf aber nicht hindern, alles zu versuchen, um sie nach Möglichkeit einzuschränken, da sie den Betrieb nicht blos hemmen sondern auch ganz wesentlich verteuern.

Dazu bedarf es aber durchgreifender Änderungen. Vor allen Dingen Verlegung des Schwerpunkts von der Wagenmiete-Abrechnung auf die Wagendisposition und Verminderung der Zwangsläufe, die sich als Ausfluss der zu engen Vorschriften des V. W. U. ergeben. Diese sollten nur zulässig sein, wenn es sich darum handelt, infolge Anordnung der Wagendirigierung einer Station den geforderten Bedarf an Wagen zuzuführen. Nur so werden sich die bisherigen planlosen leeren Rückläufe vermindern lassen. Um aber das Übel gründlich heilen zu können, muss vorher auch seine Ursache beseitigt und ihm der Nährboden entzogen werden. Der günstige Nährboden, auf dem die Leerläufe so üppig ins Kraut schiessen, ist der hohe Mietsatz. Dieser, die Selbstkosten so sehr übersteigende Mietsatz und das noch darüber schwebende Damoklesschwert der Verzögerungsgebühr bewirken, dass Zwischen- und Empfangsbahnen es in ihrem Interesse finden, fremde Wagen so rasch wie

Digitized by Google

möglich wieder abzustossen. Die Schwierigkeit, einen Rückweg zu finden, der nicht über den Hinweg führt und doch nicht strafbar ist, sowie die zu enge Begrenzung dieses Rückwegs verursachen, dass die schnell abzustossenden Wagen noch dazu leer abgestossen werden. Die schwer verständlichen und für den praktischen Dienst unhandlichen Vorschriften über die Verwendung rückkehrender Wagen umgeben diese gleichsam mit einem Mantel der Unantastbarkeit, den zu lüften Strafe nach sich zieht.

Also Reduzierung des Wagenmietsatzes und endliche Ausmerzung der Verzögerungsgebühr, die schon so lange als überflüssiges Anhängsel der Zeitmieteberechnung erkannt worden ist. Daneben gehören ins Kapitel des V. W. U. und zu den Forderungen, die im Sinne einer wirtschaftlichen Ausnützung der Wagenparke zu stellen sind, noch die Erfahrungen, die der im ersten Abschnitt angestellte Vergleich der verschiedenen Übereinkommen an die Hand giebt. Namentlich würde sich die Rezeption der Bestimmung des englischen Systems empfehlen, wonach die Wagen auch mit neuer Ladung weitergesandt werden dürfen, gleichviel in welcher Richtung, nach vorgängiger Mitteilung an die Eigentumsverwaltung oder an eine Zentrale; sowie jener andern Berechtigung, dass rückkehrende Wagen beladen oder leer auf jeder Übergangsstation zurückgestellt werden dürfen. Sodann Erweiterung des Umlaufgebietes der Wagen durch Bildung grösserer politisch und wirtschaftlich zusammengehöriger Bahngruppen zum Zweck der gemeinschaftlichen Benutzung des gesamten Wagenparks, wie sie bei den schweizerischen und niederländischen Bahnen schon seit längerer Zeit besteht und mit dem neuen Vereinswagen-Übereinkommen auch für das Gesamtgebiet der preussischen Staatseisenbahnen in Geltung trat. Der günstige Einfluss solcher Erweiterung des Umlaufgebiets lässt sich

Digitized by Google

auch durch einen historischen Rückblick auf die Geschichte des Wagenmangels erweisen, mit dem diese Untersuchungen geschlossen werden sollen.

Der deutsch-französische Krieg (1870/71) stellte an die Eisenbahnen ganz enorme Anforderungen, und die Verkehrsstörungen durch Einstellung des Güterverkehrs und infolge Blockade der Häfen hatten zu Zuständen geführt, die bis dahin im Eisenbahnwesen unbekannt geblieben waren. Nach Aufhören dieser Hindernisse entstand ein ausserordentlicher Wagenbedarf, den zu befriedigen die Eisenbahnen machtlos waren. Der preussische Minister Graf Itzenplitz setzte eine Kommission ein zur Untersuchung der Ursachen und der dagegen anzuwendenden Mittel. [1]) Diese Kommission berichtete über ihre Thätigkeit in Nr. 121 des Reichsanzeigers von 1871, [2]) indem sie versuchte, die Verhältnisse möglichst günstig zu schildern und eine baldige Besserung als Folge der schon angewandten Massregeln zu versprechen. Jedoch auch im folgenden Jahr werden noch dringende Klagen über Wagenmangel laut, und die Köln-Mindenerbahn z. B. sieht sich gezwungen, vom 14. Febr. 1872 ab täglich 23 Personenzüge einzustellen, um dem Wagenmangel durch die dadurch entstehende Freigabe von Lokomotiven begegnen zu können. [3]) Trotz dieser und anderer Massregeln verstummen aber die Klagen nicht. Im Jahr 1875 erscheint eine Abhandlung, die sich mit dem Wagenmangel eingehend befasst und seine Entstehung und Ursachen schildert, [4]) und in welcher

[1]) Ztg. des V. D. E. V. Nr. 5 von 1871, ferner Nr 8. und 41.

[2]) Abgedruckt in Ztg. des V. D. E. V. Nr. 41 von 1871.

[3]) Ztg. des V. D. E. V. Nr. 19 und 67 von 1872.

[4]) A. Kirberg, Der Wagenmangel, seine Entstehung und Ursachen. Erschienen 1875 als Supplement zu Heft 1 und 2 der Mitteilungen des „Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinland und Westfalen."

Digitized by Google

der Verfasser fast die gleichen Forderungen aufstellt, die leider heute noch zu erheben sind.

Ende der 70er Jahre beginnt in Preussen die Durchführung des Staatsbahnsystems, und damit werden die Klagen über Wagenmangel seltener und hören einige Jahre sogar ganz auf. Es ist dies erklärlich, denn je grösser das Gebiet des Bahnnetzes wurde, das für den Wagenumlauf eine Einheit bildete, desto grösser wurde die Verwendungsfähigkeit der Wagen und desto geringer musste der Wagenmangel werden. Erst in der zweiten Hälfte der achziger Jahre tauchen wieder Klagen über Wagenmangel auf, um seither nicht mehr zu verstummen. Gleichzeitig beginnen dann die enormen Vermehrungen der Wagenparke, die das Übel nur noch vergrössern und Verkehrsstockungen erzeugen, da es dem Betrieb nicht möglich war, den Andrang aller der Wagenmassen zu bewältigen, die in normalen Verkehrszeiten leer auf den Stationen hinterstellt bleiben.

Also **nicht die Vermehrung der Wagen, sondern Vermehrung der Verwendungsmöglichkeiten** muss der leitende Gesichtspunkt sein, unter welchem die grosse Frage des Wagenmangels zu betrachten ist. Die gegenwärtigen Vorschriften sind zu eng, und es bedarf gründlicher Arbeit, um bei einer künftigen Neubildung des V. W. U. alle jene die Wagenverwendung so beschränkenden Überbleibsel früherer Vorschriften daraus zu entfernen. Die Arbeit ist aber dringend nötig, und die Losung muss dabei sein: **Je grösser die Freiheit in der Wagenbenutzung, desto geringer der Wagenmangel.** Man scheue sich nicht, einen ganzen Schritt zu thun, selbst wenn dabei auch mit alten, überlieferten Bestimmungen gebrochen werden müsste. Der Eisenbahnverkehr ist ein Glied des Weltverkehrs, und der kennt keine Tradition.

Digitized by Google

Digitized by Google

Litteratur.

[1] Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer. Vol. VI. Nro. 1 de 1892.

[2] idem. Vol. VI. Nro. 6 de 1892. Bruxelles.

[3] Charles Hanrez: Note sur les conventions des chemins de fer régissant en Europe l'échange du matériel roulant. Bruxelles 1890.

[4] Röll, Dr. V., Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. 7 Bände. Wien 1890—95. (Speziell VII S. 3418—3428.)

[5] Zusammenstellung der Anträge u. s. w. der Vereinsverwaltungen auf Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen des V. W. U. vom 1. Januar 1889. Berlin 1895.

[6] Verhandlungen über die Neubearbeitung des Regulativs für die gegenseitige Wagenbenützung in den Jahren 1871—1873. Berlin 1891.

[7] Braun, Anton: Ursachen der periodischen Wagennot der Eisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung. Wien 1894.

[8] Urteil des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern in Sachen der südd. Grenzbahnen gegen die Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbands (mit Ausnahme der Gotthardbahn) vom 10 Dezbr. 1897. Dieses Urteil des Zentralamts ist abgedruckt in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport V (1897) S. 893—934.

Ferner:

Otto Ehlers: Der Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen. Posen 1888.

A. Velten: Vereinfachung der Wagenmieteabrechnung. Das Zonensystem für die Benützung der Eisenbahngüterwagen zur Verminderung des Wagenmangels. Ludwigshafen a. Rh. 1891.

Frankfurter Zeitung: Nro. 229 von 1894. Drittes Morgenblatt.

Deutsche Verkehrsblätter: Leipzig. Nro. 39-42 von 1896.

„Bahn frei": Wien Nro. 2—4 von 1897.

Digitized by Google

Österreichische Eisenbahnzeitung: Wien. Nro. 35 u. 36 von 1894. Nro. 22 von 1896. Nro. 4 u. 9 von 1897.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: Nro. 29 von 1882 (Naturalausgleich.). Nro. 88, 92 u. 93 von 1888. Nro. 6, 7, 22, 28, 29, 36, 37 u. 38 von 1891. Nro. 28 von 1892. Nro. 10 von 1894. Nro. 29, 30 u. 56 von 1895. Nro. 19, 21, 81 u. 86 von 1896. Nro. 2 von 1897. Nro. 97 u. 98 von 1898. Aus den älteren Jahrgängen ist noch zu nennen: Nro. 5, 8, 41 von 1871. Nro. 19 u. 67 von 1872; doch trifft deren Inhalt auf die heutigen Verhältnisse nicht mehr in allen Punkten zu. Wichtiger ist die bereits erwähnte Broschüre: A. Kirberg: Der Wagenmangel, seine Entstehung und Ursachen. Düsseldorf 1875. Supplement zu den Mitteilungen des „Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen". Heft 1 u. 2. (Ein Auszug ist in der Ztg. des V. d. E. V. von 1876 S. 1120 u. 1133 enthalten.) Der Verfasser sucht die Ursache der Leertransporte ebenfalls im Regulativ, da dasselbe die Ausnutzung fremder Wagen verteuere und ausserdem noch die Wagenbenutzung zu sehr einzwänge. Er fordert die Einrichtung einer besonderen Wagendisposition und sucht die Leertouren dadurch einzuschränken dass „fremde Wagen gleich den eigenen beliebig benutzt und bei momentanem Mangel an Verwendung kostenlos aufgestellt werden dürfen." Weiter zieht er gegen die hohe Konventionalstrafe und die Verzögerungsgebühr ins Feld und macht auf einige Punkte aufmerksam, die in späteren Ausgaben des V. W. U. richtig gestellt, bezw. durchgeführt wurden. So der Punkt 2, „Abrundung der Übergabezeiten bei der Abrechnung auf halbe Tage" im V. W. U. von 1897. Viele von diesen 1876 aufgestellten Forderungen harren aber noch heute der Verwirklichung.

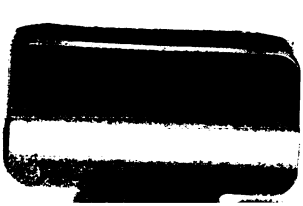
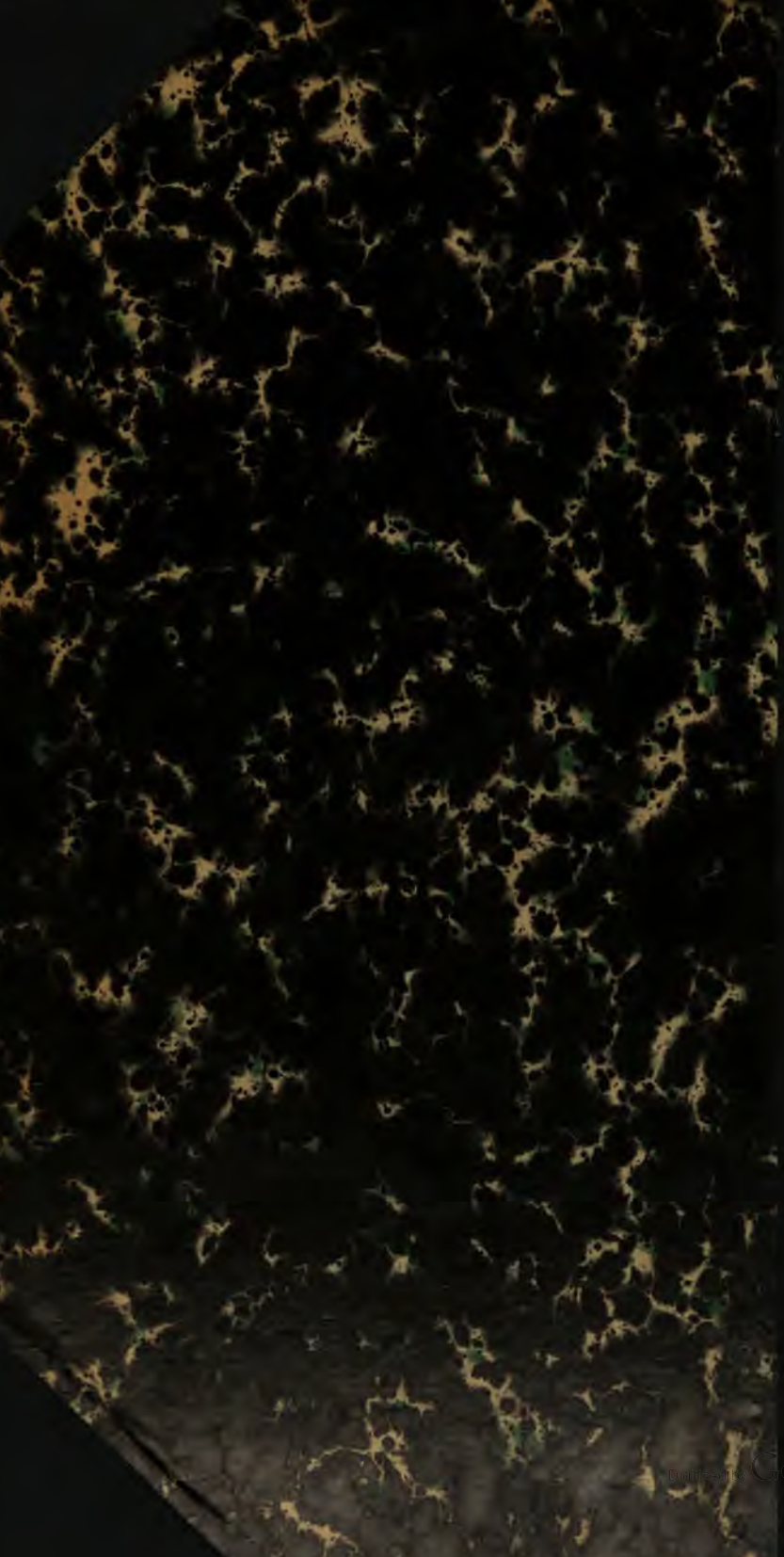
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

YC 25621

HE1830
.H6
193837
Höltzel



Digitized by Google